



TUGAS AKHIR - 141501

**PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI DENGAN
KONSEP WALKABLE CITY KORIDOR DUKUH ATAS
JAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI PENGGUNA**

**NADIA EMERALDA CHRISTIANA
NRP 3613100043**

**Dosen Pembimbing
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2017**



TUGAS AKHIR - 141501

**PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI DENGAN
KONSEP WALKABLE CITY KORIDOR DUKUH ATAS
JAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI PENGGUNA**

**NADIA EMERALDA CHRISTIANA
NRP 3613100043**

**Dosen Pembimbing
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2017**



FINAL PROJECT - 141501

**PEDESTRIAN WALKWAY DEVELOPMENT WITH
WALKABLE CITY CONCEPT DUKUH ATAS
CORRIDOR, JAKARTA BASED ON THE USER
PREFERENCES**

**NADIA EMERALDA CHRISTIANA
NRP 3613100043**

**Advisor
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2017**

LEMBAR PENGESAHAN

PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI DENGAN KONSEP WALKABLE CITY KORIDOR DUKUH ATAS JAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI PENGGUNA

TUGAS AKHIR


Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

NADIA EMERALDA CHRISTIANA
NRP. 3613 100 043

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :


Ardy Maulidy Navastara, ST.,MT.
NIP. 197902022008121001

SURABAYA, JULI 2017



PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI DENGAN KONSEP WALKABLE CITY KORIDOR DUKUH ATAS, JAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI PENGGUNA

Nama Mahasiswa : Nadia Emeraldal Christiana
NRP : 3613100043
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST.,MT.

Abstrak

Walkability merupakan kondisi sejauh apa suatu lingkungan memiliki kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki. Hal ini dikarenakan adanya hubungan yang erat antara kualitas jalur pejalan kaki dengan pengalaman masyarakat sebagai pengguna, khususnya terhadap tingkat walkability. Sebagai kawasan CBD (Central Bussiness District) dan sentra transportasi publik, koridor Dukuh Atas menjadi salah satu kawasan yang banyak dilalui masyarakat untuk melakukan aktivitas berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan aktivitas transit dari berbagai transportasi publik. Dengan demikian seharusnya jalur pejalan kaki pada koridor Dukuh Atas memiliki jalur bagi pejalan kaki dengan kondisi yang baik dan dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang memadai. Namun apabila dilihat kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas belum memadai baik dari segi fasilitas sarana dan prasarananya. Dari hal tersebut maka perlunya dikaji bagaimana pengembangan jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas dengan konsep walkable city.

Dengan menggunakan analisis Global Walkability Index dan Multivariate Satisfaction Analysis, penelitian ini mengambil sampel seluruh pejalan kaki yang melewati koridor Dukuh Atas sebagai objek penelitian. Dengan menggunakan accidental sampling dan purposive sampling penelitian ini menggunakan 30 responden dalam menilai tingkat walkability, sedangkan 100

responden dalam menilai Global Satisfaction masyarakat terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas.

Hasil dari penelitian ini menemukan adanya perbedaan yang tidak terlalu jauh dalam penilaian tingkat walkability yang diberikan peneliti sebesar 44,78 dan responden sebesar 43,38 dimana klasifikasi nilai tersebut masuk dalam rentang nilai 25-49 yang artinya sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Sedangkan dengan nilai tingkat walkability yang didapatkan, diketahui pula bahwa Global Satisfaction (kepuasan total) terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas sebesar 64 persen, dimana nilai ini menunjukkan masyarakat merasa biasa saja atau belum mencapai kepuasan terhadap kondisi jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Maka dari itu dilakukannya pengembangan-pengembangan berdasarkan pada nilai rata-rata parameter yang rendah yang dihasilkan dari penilaian responden seperti pada perilaku pengendara, ketersediaan fasilitas pendukung, infrastruktur bagi penyandang cacat, keamanan dari tindak kejahatan dan ketersediaan fasilitas penyebrangan dengan tujuan untuk meningkatkan nilai tingkat walkability yang tentunya dapat mempengaruhi tingkat kepuasan masyarakat sebagai pengguna .

Kata Kunci : *Global Walkability Index, Koridor Dukuh Atas, Walkability*

PEDESTRIAN WALKWAY DEVELOPMENT WITH WALKABLE CITY CONCEPT DUKUH ATAS CORRIDOR, JAKARTA BASED ON THE USER PREFERENCES

Name : Nadia Emeraldalda Christiana
NRP : 3613100043
Major : Urban and Regional Planning
Supervisor : Ardy Maulidy Navastara, ST.,MT.

Abstract

Walkability is the level of environmental conditions have the impression of environmentally friendly to pedestrians. This is due to the close connection between the qualities of pedestrian walkway with the public experience as the user, especially on the level of walkability. As a CBD (Central Business District) and public transportation center, Dukuh Atas corridor is one of the most widely used areas for activities to move from one place to another and transit activities from various public transportation. Thus, the pedestrians should have a pedestrian walkway in good condition and equipped with adequate supporting facilities. However, as seen now the existing condition of the pedestrian walkway of Dukuh Atas corridor has not been adequate in terms of both facilities and infrastructure facilities. From that case, it is necessary to study how to develop the walkway of Dukuh Atas corridor with walkable city concept.

By using Global Walkability Index Analysis and Multivariate Satisfaction Analysis, this research samples all pedestrians passing through Dukuh Atas corridor as research object. By using accidental sampling and purposive sampling, this research uses 30 respondents in assessing walkability level, while 100 respondents in assessing Global Satisfaction public on the pedestrian walkway corridor Dukuh Atas.

The results of this research found slight difference in the assessment of walkability levels provided by researchers by 44.78 and by respondents of 43.38 where the classification of values are within the range of 25-49 which means few facilities can be reached by foot. Meanwhile, according to the value of walkability level obtained, it also known that Global Satisfaction (total satisfaction) to pedestrian walkway of Dukuh Atas corridor is 64 percent, where this value indicates that people feel normal or have not reached the point of satisfaction with pedestrian condition walkway corridor Dukuh Atas. Therefore, development is based on the low average value of parameters resulting from the respondent's assessment such as motorist Behavior, amenities, disability infrastructure, security from crime, and availability of crossings and aims to increase the walkability rate value, which can certainly affect the public satisfaction level as users.

Keywords: *Global Walkability Index, Dukuh Atas Corridor, Walkability*

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas Berkat dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan judul “ Pengembangan Jalur Pejalan Kaki dengan Konsep *Walkable City* Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna” ini untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan studi S-1 serta dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Penghargaan dan terimakasih penulis berikan kepada Ayahanda tercinta Wilfred Singkali dan Ibunda Titin Agustin yang telah mencurahkan segenap cinta dan kasih sayang serta perhatian moril maupun materil. Semoga Tuhan selalu melimpahkan Rahmat, Kesehatan, Karunia dan keberkahan atas budi baik yang telah diberikan kepada penulis.

Penghargaan dan terimakasih penulis berikan kepada Bapak Ardi Maulidy Navastara, ST.MT dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST.,MT yang telah membantu dalam menyelesaikan penulisan tugas akhir ini. Selain itu penulis dalam kesempatan ini juga dengan sangat tulus hati mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Mochamad Yusuf, ST, MSc selaku dosen penguji
2. Bapak Heru Purwadio, MSP selaku dosen penguji
3. Bapak Haryo Sulistyarso selaku dosen wali
4. Johannes Christian selaku pemberi dukungan dan motivasi yang luar biasa, dan banyak membantu dalam menyelesaikan tugas akhir ini, terimakasih untuk kesabaran dan cintanya.

5. Teman-teman MBIZ selaku teman, sahabat, dan saudara seperjuangan yang selalu ada dalam suka maupun duka selama proses perkuliahan hingga akhir perkuliahan ini.
6. Teman-teman angkatan 2013 OSTEON selaku teman seperjuangan.
7. Semua pihak yang terlibat dalam rampungnya tugas akhir ini.

Akhir kata penulis menyadari bahwa dalam penulisan tugas akhir ini masih jauh dari kesempurnaan. Karena itu penulis memohon saran dan kritik yang sifatnya membangun demi kesempurnaannya dan semoga bermanfaat bagi kita semua.

Surabaya, Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan	i
Abstrak	iii
Abstract	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Permasalahan.....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	5
1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	8
1.5.1. Manfaat Teoritis	8
1.5.2. Manfaat Praktis.....	8
1.6 Hasil yang diharapkan	8
1.7 Sistematika Penulisan.....	8
1.8 Kerangka Berpikir	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1 Konsep Walkable City.....	11

2.1.1 Definisi Walkability	11
2.1.2 Pengukuran Walkability	14
2.1.3 Global Walkability Index	15
2.2 Pejalan kaki (Pedestrian)	18
2.2.1 Definisi Pejalan Kaki.....	19
2.2.2 Jenis Pejalan Kaki.....	20
2.3 Jalur pejalan kaki (Sidewalks)	21
2.3.1 Definisi Jalur Pejalan Kaki	21
2.3.2 Elemen Jalur Pejalan Kaki.....	23
2.4 Walkability Survey Asia.....	29
2.5 Sintesa pustaka	32
2.6 Kerangka Konsep Penelitian	35
BAB III METODE PENELITIAN.....	37
3.1 Pendekatan penelitian.....	37
3.2 Jenis penelitian	37
3.3 Variabel penelitian	38
3.4 Populasi dan Sampel	41
3.5 Metode penelitian	42
3.5.1 Metode Pengumpulan Data.....	43
3.6 Metode sampling	46
3.7 Teknik Analisa Data	55
3.8 Tahapan Penelitian	66
3.9 Alur Penelitian.....	69

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN.....	71
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	71
4.1.1 Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian	71
4.1.2 Gambaran Umum Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian.....	74
4.1.3 Gambaran Umum Transportasi di Wilayah Penelitian	77
4.1.4 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Wilayah Penelitian	78
4.2 Analisa dan Pembahasan	91
4.2.1 Menganalisis Tingkat Walkability Jalur Pejalan Kaki	91
4.2.2 Identifikasi Tingkat Walkability Menurut Persepsi Pengguna	116
4.3 Mengidentifikasi Tingkat Kepuasan Masyarakat Terhadap Jalur Pejalan Kaki	127
4.3.1 Tingkat kepuasan Sub kriteria	128
4.3.2 Tingkat Kepuasan Kriteria.....	137
4.3.3 Global Satisfaction	139
4.3.4 Action Diagram	139
4.4 Arahkan Pengembangan Walkable City Berdasarkan Preferensi Pengguna.....	143
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	159
5.1 Kesimpulan	157
5.2 Rekomendasi	159
DAFTAR PUSTAKA	161
LAMPIRAN 1. DESAIN SURVEY	163

LAMPIRAN 2. WALKABILITY SCORING GUIDE.....	165
LAMPIRAN 3. KUISIONER	183
LAMPIRAN 4. PENILAIAN TINGKAT WALKABILITY PENGGUNA.....	205
LAMPIRAN 5. TINGKAT WALKABILITY BERDASARKAN PENGGUNA	235
LAMPIRAN 6. TINGKAT KEPUASAN KEAMANAN	237
LAMPIRAN 7. TINGKAT KEPUASAN KESELAMATAN	243
LAMPIRAN 8. TINGKAT KEPUASAN KENYAMANAN	249
LAMPIRAN 9. TINGKAT KEPUASAN KEINDAHAN	255
LAMPIRAN 10. GLOBAL SATISFACTION	261
BIODATA PENULIS	267

DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1 Peta Batas Wilayah Penelitian	7
Gambar I. 2 Kerangka Berpikir	10
Gambar II. 1 Paving jalur pejalan kaki.....	23
Gambar II. 2 Lampu pada jalur pejalan kaki.....	24
Gambar II. 3 Petunjuk pada jalur pejalan kaki.....	24
Gambar II. 4 Sculpture pada jalur pejalan kaki.....	25
Gambar II. 5 Pembatas jalur pejalan kaki.....	25
Gambar II. 6 Bangku pada jalur pejalan kaki	26
Gambar II. 7 Tanaman peneduh jalur pejalan kaki.....	26
Gambar II. 8 Telepon.....	27
Gambar II. 9 Kios	27
Gambar II. 10 Tempat sampah.....	28
Gambar II. 11 Halte.....	28
Gambar II. 12 Sistem Jalur Pejalan Kaki Hongkong.....	32
Gambar II. 13 Kerangka Konsep Penelitian.....	35
Gambar III. 1 Rumus Lemeshow.....	41
Gambar III. 2Peta Lokasi Pengamatan.....	45
Gambar III. 3 Global Satisfaction.....	59
Gambar III. 4 Multicriteria Satisfaction Analysis.....	60
Gambar III. 5 Action Diagram.....	63
Gambar III. 6 Alur Penelitian.....	69
Gambar IV. 1 Peta Batas Wilayah Penelitian.....	73
Gambar IV. 2 Peta Pola Pemanfaatan Lahan.....	75
Gambar IV. 3 Kondisi Lalu Lintas Dukuh Atas	77
Gambar IV. 4 Moda Transportasi Umum di Kawasan Dukuh Atas	78
Gambar IV. 5 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Dukuh Atas.....	78
Gambar IV. 6 Kondisi Pertandaan (Signage)	79
Gambar IV. 7 Kondisi Jembatan Penyebrangan.....	80
Gambar IV. 8 Kondisi Penerangan Jalan.....	81

Gambar IV. 9 Kondisi Halte, Tempat Duduk dan Tempat Sampah	82
Gambar IV. 10 Kondisi Vegetasi.....	83
Gambar IV. 11 Peta Persebaran Fasilitas Umum	85
Gambar IV. 12 Kondisi Interaksi Sosial	88
Gambar IV. 13 Peta Kondisi Aksesibilitas Jalan.....	89
Gambar IV. 14 Peta Titik Lokasi Pengamatan	93
Gambar IV. 15 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Transportasi Lain.....	119
Gambar IV. 16 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	120
Gambar IV. 17 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Ketersediaan.....	121
Gambar IV. 18 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Pejalan Kaki Dapat Menyebrang dengan Aman Saat Menyebrang Jalan	122
Gambar IV. 19 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Perilaku Pengendara	123
Gambar IV. 20 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Ketersediaan Fasilitas Pendukung	124
Gambar IV. 21 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Infrastruktur Bagi Penyandang Cacat	125
Gambar IV. 22 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Hambatan	126
Gambar IV. 23 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Keamanan Dari Tindak Kejahatan	127
Gambar IV. 24 Tingkat Kepuasan Konflik Jalur Pejalan Kaki Dengan Moda Transportasi Lain.....	129
Gambar IV. 25 Tingkat Kepuasan Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki.....	130
Gambar IV. 26 Tingkat Kepuasan Ketersediaan Penyebrangan	131

Gambar IV. 27 Tingkat Kepuasan Kendala/Hambatan	132
Gambar IV. 28 Tingkat Kepuasan Keamanan Terhadap Kejahatan	133
Gambar IV. 29 Tingkat Kepuasan Keamanan Penyebrangan...	134
Gambar IV. 30 Tingkat Kepuasan Perilaku Pengendara	135
Gambar IV. 31 Tingkat Kepuasan Fasilitas Pendukung	136
Gambar IV. 32 Tingkat Kepuasan Infrastruktur Penunjang	137
Gambar IV. 33 Action Diagram	142

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Sintesis Pengertian Dasar Walkabilty	13
Tabel 2. 2 Pengukuran Global Walkability Index.....	15
Tabel 2. 3 Ukuran Standar Walkability	16
Tabel 2. 4 Variabel dan Parameter Global Walkability Index	17
Tabel 2. 5 Sintesis Pengertian Dasar Pejalan Kaki (Pedestrian) .	19
Tabel 2. 6 Sintesis Pengertian Dasar Jalur Pejalan Kaki (Sidewalk)	22
Tabel 2. 7 Walkability Score Asia	30
Tabel 2. 8 Sintesa Pustaka	33
Tabel 2. 9 Indikator dan Variabel	34
Tabel 3. 1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	39
Tabel 3. 2 Za untuk nilai α tertentu	42
Tabel 3. 3 Teknik Analisa Data	48
Tabel 3. 4 Bobot parameter	55
Tabel 3. 5 Tahap Analisis	64
Tabel 4. 1 Jumlah Fasilitas Jalur Pejalan Kaki	87
Tabel 4. 2 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 1.....	94
Tabel 4. 3 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 2.....	100
Tabel 4. 4 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 3.....	106
Tabel 4. 5 Penilaian Tingkat Walkability dari Peneliti	113
Tabel 4. 6 Nilai Rata-rata Parameter	118
Tabel 4. 7 Klasifikasi Kepuasan	128
Tabel 4. 8 Action Diagram	140
Tabel 4. 9 Arah pengembangan Jalur Pejalan Kaki Konsep <i>Walkable City</i>	144

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk dan angka urbanisasi yang tinggi di kota-kota besar mendorong berkembangnya berbagai kegiatan di wilayah perkotaan yang mengakibatkan mobilitas penduduknya semakin tinggi dan kebutuhan akan transportasi mengalami peningkatan. Pada tahun 2050 diperkirakan 70% penduduk dunia akan tinggal di Perkotaan (Kementerian PU, 2013). Oleh karena itu *urban mobility* atau mobilitas perkotaan akan menjadi suatu tantangan yang besar bagi kota-kota di dunia yang tentunya membutuhkan investasi transportasi berkelanjutan untuk masa yang akan datang, salah satu transportasi berkelanjutannya ialah berjalan kaki. (Rian & Petrus, 2011). Berjalan kaki merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota yang sangat penting karena vitalitas kota terlihat dari adanya aktivitas pejalan kaki di ruang kota (Lynch, 1960)

Berjalan kaki umumnya sangat penting dilakukan dengan tujuan mengurangi kemacetan kota-kota besar, bahkan pengguna mobil dan motor pasti juga berjalan kaki di tempat tertentu dalam perjalanan mereka di Jakarta maupun di seputar Jakarta. Berjalan kaki juga memberikan akses ke transportasi publik dengan mudah dan juga menjadi sarana mobilitas satu-satunya bagi warga yang menggunakan transportasi publik (*Prakarsa*, 2014). Menurut Michael Southworth (2005) terdapat beberapa manfaat dari berjalan kaki seperti mengurangi kemacetan, menjaga lingkungan, meningkatkan interaksi sosial dan yang terakhir meningkatkan kesehatan fisik dan mental. Spreiregen (1965) mengatakan bahwa sistem transportasi yang paling baik ialah berjalan kaki walaupun memiliki keterbatasan kecepatan 3-4 km/jam dan daya jangkauan yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik jalur pejalan kaki. Oleh karena itu, jalur pejalan kaki

merupakan elemen penting dalam perancangan kota (Shirvani, 1985)

Jalur pejalan kaki juga merupakan elemen penting dalam konsep TOD, karena dapat memaksimalkan fungsi-fungsi di sekitar titik transit untuk memenuhi kebutuhan penduduk kawasan sehingga dapat mengurangi perjalanan yang dilakukan oleh mobil (Taolin, 2008). Oleh karena itu kawasan TOD harus dibuat berorientasi pedestrian yaitu meliputi aspek kenyamanan, keamanan dan lingkungan yang menarik bagi pejalan kaki (Taolin, 2008). Jika hal ini tidak terpenuhi maka kawasan TOD tidak dimanfaatkan oleh pejalan kaki.

Koridor Dukuh Atas menjadi objek dalam penelitian ini karena merupakan kawasan *Central Bisnis District* (CBD) yang sangat padat dan pemanfaatan lahannya didominasi oleh permukiman, gedung-gedung perkantoran dan berbagai aktivitas perdagangan dan jasa. Didukung pula dengan adanya rencana pemerintah terkait pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) , Dukuh Atas merupakan salah satu kawasan yang akan dilalui oleh MRT dan akan menjadi sentra transportasi publik (<http://www.beritasatu.com/industri-perdagangan/418945-dukuh-atas-disiapkan-sebagai-stasiun-integrasi.html>, diakses pada 2017/03/13). Sebagai sentra transportasi publik dan kawasan CBD, koridor Dukuh Atas akan dikembangkan menjadi kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD)(*Panduan Rancang Kota [PRK] Pengembangan Koridor MRT Tahap 1*, 2012). Hal ini disebutkan juga dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta 2030, bahwa Dukuh Atas sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi dengan konsep TOD.

Menurut Deputy Gubernur Bidang Industri Perdagangan dan Transportasi DKI Jakarta mengatakan moda transportasi terintegrasi yang saat ini cukup baik ada di kawasan Dukuh Atas, karena terlihat perpindahan penumpang dari transportasi satu ke yang lain (<http://www.jitunews.com/read/26842/moda-transportasi-terintegrasi-di-dukuh-atas-dinilai-cukup-baik>, diakses

pada 11/11/2016). Oleh karena itu sebagai pusat transit antar moda yang sangat tinggi, berbagai investasi publik harus mampu difokuskan pada percepatan pembangunan/penataan area-area yang ditargetkan mendukung kelangsungan aktivitas transit dari koridor setiap koridor, salah satunya penataan jalur pejalan kaki terhadap moda (*Panduan Rancang Kota [PRK] Pengembangan Koridor MRT Tahap I*, 2012).

Sesuai dengan kondisi diatas, dengan adanya keberadaan pusat kegiatan bisnis dan sentra transportasi publik, perkembangan kegiatan dan bangkitan pergerakan serta kebutuhan akan fasilitas transportasi akan semakin meningkat. Sehingga untuk memfasilitasi masyarakat kawasan Dukuh Atas dibutuhkan moda yang paling sesuai yaitu moda berjalan kaki. Namun jika dilihat faktanya, kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas masih memiliki banyak kekurangan seperti pada fasilitas jalur pejalan kaki, kebersihan, lebar yang belum sesuai di beberapa lokasi dan beberapa PKL yang menempati jalur pejalan kaki (<http://www.tribunnews.com/metropolitan/2015/09/26/kisah-pejalan-kaki-di-jakarta-dibentak-pemotor-yang-naik-jalur-trotoar> diakses pada 2016/11/08), kondisi ini membuat masyarakat tidak terakomodasi dengan baik jika melakukan aktivitas transit dengan berjalan di koridor Dukuh Atas dan menimbulkan permasalahan seperti pada rasa keamanan, kenyamanan, dan keselamatan. Hal ini juga berkaitan dengan 3 permasalahan utama pedestrian yaitu function and needs, psychological comfort, physical comfort (Charlotte, 1978)

Dari berbagai kondisi yang ada, maka penting nya melakukan pengembangan jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas dengan menggunakan konsep *walkable city*, Tentunya dengan adanya jalur pejalan kaki yang baik akan mengurangi ketergantungan pada kendaraan, meningkatkan perjalanan, meningkatkan kualitas fisik visual kota dengan pertimbangan skala manusia, menciptakan lebih banyak aktivitas retail dan akhirnya akan berpengaruh terhadap sosial budaya dan ekonomi (Shirvani, 1985 ; Marco, 2003).

Saat ini konsep *walkable city* sudah diterapkan di kota-kota besar dunia dengan mengedepankan integrasi antara pengguna lahan dengan transportasi. Konsep *walkable city* sudah diterapkan di beberapa negara seperti Italy, Brazil, USA, Hongkong, Singapore, dan beberapa negara lainnya (*walk21conference*, 2016). Southworth (2005) mendefinisikan *walkability* sebagai suatu lingkungan yang dibangun untuk mendukung dan mendorong kegiatan berjalan dengan memperhatikan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, serta menghubungkan orang-orang dengan tujuan yang bervariasi dalam waktu yang singkat.

Namun saat ini konsep *walkable city* di kota-kota Indonesia belum sepenuhnya diterapkan. Sehingga pada penelitian ini, konsep *walkable city* sebagai landasan penelitian dalam pengembangan jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas sebagai kawasan CBD dan transit dengan memperhatikan ruang lingkup fisik lainnya, sehingga dapat memaksimalkan kelangsungan aktivitas transit dari beberapa moda dan dapat menilai seberapa jauh lingkungan pejalan kaki dapat melayani perjalanan yang akan berdampak pada kualitas keseluruhan dan keefektifan jaringan transportasi kawasan Dukuh Atas.

1.2 Rumusan Permasalahan

Sebagai kawasan CBD dan sentra transportasi publik, jalur pejalan kaki pada koridor Dukuh Atas masih memiliki banyak kekurangan dari segi fasilitas sarana dan prasarana. Sehingga pada penelitian ini, konsep *walkable city* akan menjadi konsep yang digunakan dalam pengembangan jalur pejalan kaki.

Manfaat positif dengan dilakukannya pengembangan jalur pejalan kaki dengan konsep *walkable city* pada koridor Dukuh Atas, yaitu dengan adanya penurunan tingkat penggunaan kendaraan pribadi dengan adanya kemudahan mengakses transportasi publik dengan aman dan nyaman tentunya dengan berjalan kaki. Dari rumusan masalah tersebut dapat ditarik pertanyaan penelitian yaitu : Bagaimana pengembangan jalur

pejalan kaki dengan menggunakan konsep *walkable city* di koridor Dukuh Atas.

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan penelitian ini adalah untuk menentukan arahan pengembangan jalur pejalan kaki dengan konsep *walkable city* berdasarkan preferensi pengguna sebagai salah satu cara untuk menciptakan ruang jalan yang aman, nyaman dan dinamis untuk mendukung koridor Dukuh Atas.

Berdasarkan tujuan tersebut, maka sasaran yang dituju dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis tingkat *walkability* jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas (Jl Jendral Sudirman)
2. Mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas
3. Merumuskan Arahan pengembangan jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas dengan konsep *Walkable City* berdasarkan preferensi pengguna

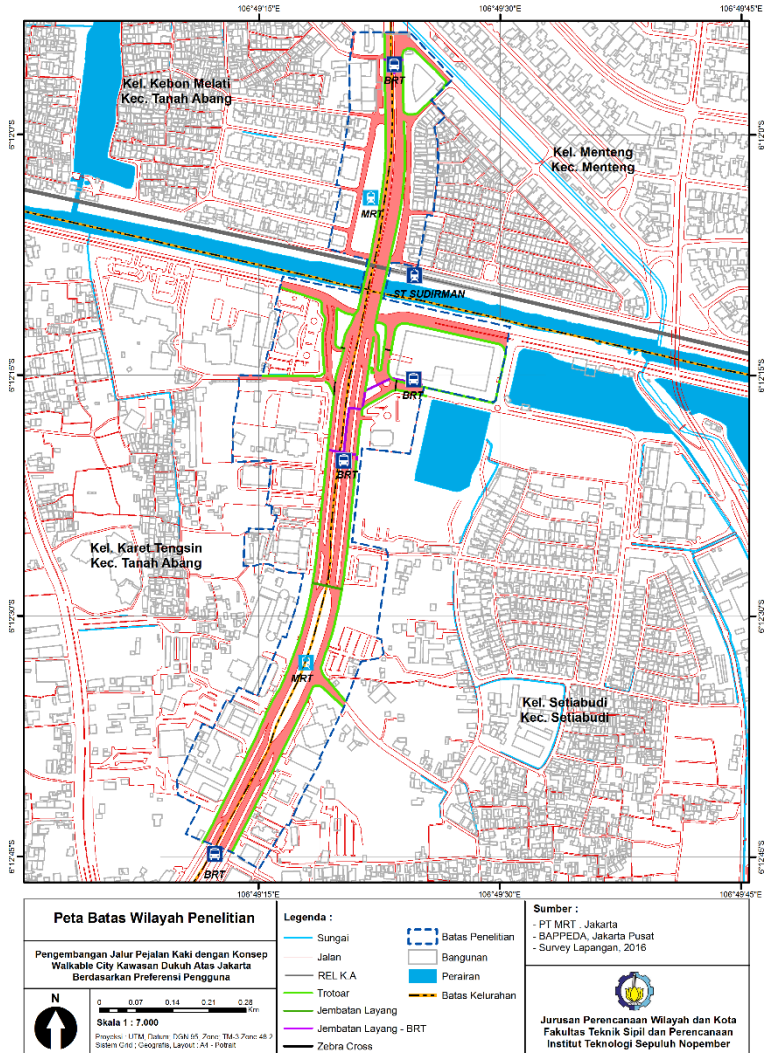
1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Adapun ruang lingkup penelitian ini terdiri atas ruang lingkup wilayah penelitian, ruang lingkup aspek penelitian, dan ruang lingkup substansi penelitian. Berikut adalah penjabaran ruang lingkup penelitian.

1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah pada penelitian ini adalah sepanjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas (Jl Jendral Sudirman), karena selain menjadi pusat aktivitas pergerakan transit dari moda satu ke moda yang lain, sepanjang koridor ini didominasi oleh perkantoran dan perdagangan dan jasa. Secara administrasi koridor ini termasuk dalam wilayah Kelurahan Kebon Melati, Kelurahan Menteng, Kelurahan Karet Tengsin dan Kelurahan Setiabudi. Oleh karena itu Lebih jelasnya mengenai ruang lingkup wilayah dapat dilihat pada **Gambar 1.1** Batas Wilayah Penelitian.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar I. 1 Peta Batas Wilayah Penelitian

Sumber : Survey Primer, 2017

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi dalam penelitian ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan pengembangan jalur pejalan kaki dan konsep *walkable city*.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai sarana pengetahuan tentang penilaian dan pengembangan jalur pejalan kaki.

1.5.2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini dapat digunakan sebagai rekomendasi atau masukan untuk pemerintah dalam pengembangan jalur pejalan kaki dalam memaksimalkan penggunaan moda transportasi publik.

1.6 Hasil yang diharapkan

Hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai pedoman untuk peningkatan atau perbaikan jalur pejalan kaki dengan konsep *walkable city* dalam bentuk Tugas Akhir/jurnal ilmiah.

1.7 Sistematika Penulisan

Dalam menyusun sistematika laporan tugas akhir yang berjudul “Pengembangan jalur pejalan kaki dengan konsep *walkable city* koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna”, untuk memudahkan pembaca dalam mengeksplorasi pelaporan tugas akhir penelitian ini, maka disusun sistematika laporan tugas akhir sebagai berikut :

- **Bab I – Pendahuluan**

Pada bab I pendahuluan berisi mengenai latar belakang penelitian, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

- **Bab II – Tinjauan Pustaka**

Pada bab II kajian pustaka berisi mengenai seluruh kajian terkait dengan permasalahan penelitian, sumber-sumber dan landasan teori permasalahan dengan tujuan mempertajam permasalahan penelitian. Selain itu kajian pustaka akan menjadi landasan dalam pemilihan prosedur penelitian. Pendalaman terhadap seluruh landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini akan dikaji dalam bab Kajian Pustaka. Selain itu, pengkajian juga akan dilakukan terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan topik penelitian.

- **Bab III – Metodologi Penelitian**

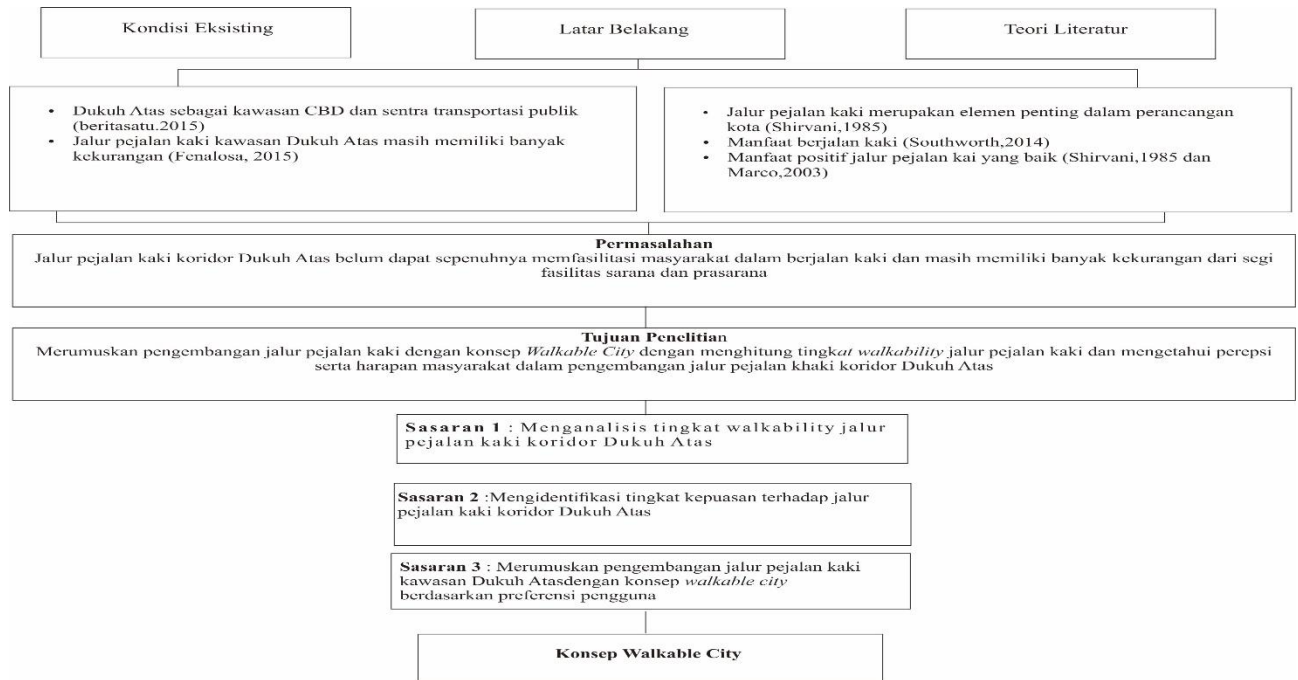
Pada bab III metodologi penelitian merupakan bab utama dalam proposal penelitian ini. Menjelaskan mengenai pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian terutama dalam melakukan teknik pengumpulan data, teknik analisa serta tahapan-tahapan dari analisa yang digunakan dalam penelitian.

- **BAB IV-Analisa dan Pembahasan**

Pada bab IV gambaran umum wilayah penelitian dan hasil Analisa data dan pembahasannya yang menjadi bagian utama dalam penelitian ini.

- **BAB V- Kesimpulan**

1.8 Kerangka Berpikir



Gambar I. 2 Kerangka Berpikir

Sumber : Hasil Analisa, 2017

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Walkable City

Kawasan Dukuh Atas merupakan kawasan *Central Business District* (CBD) yang didukung oleh beberapa moda seperti MRT, BRT, dan KRL sehingga dalam perencanaannya, kawasan Dukuh Atas akan terbentuk sebagai kawasan transit antar moda yang tinggi. Tentunya dalam mendukung kemudahan transit perlu perencanaan yang baik dalam penataan dan pengembangan lingkungan jalur pejalan kaki sekitar kawasan transit.

Salah satu langkah awal dengan dilakukannya penilaian tingkat *walkability*. *Walkability* telah banyak diterapkan di beberapa negara seluruh dunia, salah satunya Asia yang memiliki pandangan atau penilaian tentang *walkability*. *Walkability* secara umum dapat didefinisikan sebagai ukuran kesesuaian area untuk berjalan. Untuk membuat sebuah kota walkable, harus dipastikan bahwa ada cukup fasilitas untuk pejalan kaki untuk berjalan dengan mudah.

2.1.1 Definisi Walkability

Walkability menjadi salah satu perhatian utama dalam perencanaan kota (Ozgen, 2012). Menurut *Land Transport New Zealand* (2007) *pedestrian planning and design guide*, *walkability* adalah kondisi sejauh apa suatu lingkungan memiliki kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki. *Walkability* juga merupakan istilah yang dipergunakan untuk menggambarkan dan mengukur konektivitas dan kualitas trotoar, jalan setapak, atau trotoar di kota-kota (Rian & Petrus, 2015). Hal ini diukur melalui penilaian komprehensif dari infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki dan studi yang menghubungkan permintaan dan penawaran. (Leather, James, Fabian, dkk. ADB 2011).

Untuk mendukung lingkungan pejalan kaki yang *walkable*, lingkungan pejalan kaki harus memudahkan para masyarakat dalam mengakses dan bersifat aman, dan tentunya menyenangkan di daerah sekitarnya. *A Walking Strategy for Western Australia* (2007-2020) mengatakan bahwa untuk dapat mendukung terciptanya suatu lingkungan pejalan kaki yang *walkable*, terdapat 4 aspek yang harus diperhatikan, yaitu :

1. Akses : Menciptakan ruang pejalan kaki dengan kemudahan untuk mengakses ruang terbuka dengan cara berjalan kaki. Pentingnya memperhatikan ketersediaan fasilitas yang tentunya menunjang bagi kaum manula dan difabel, serta memadai untuk orang yang membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar serta ditandai dengan adanya rambu-rambu petunjuk. Selain itu penting pula memperhatikan lokasi tempat parkir, baik kendaraan bermotor atau non motor serta tempat pemberhentian transportasi publik.
2. Estetika : Menciptakan suatu lingkungan yang memberikan kesan menyenangkan dipandangan masyarakat, dengan memperhatikan penataan *landscape*.
3. Keselamatan dan keamanan : Para pejalan kaki harus dapat merasakan mereka dan barang-barang mereka aman. Para pejalan kaki harus dapat menikmati perjalanan mereka dengan santai tentunya dengan kondisi jalan yang terawat dengan baik dengan mengambil prinsip desain yang dapat mencegah terjadinya tindak kejahatan.
4. Kenyamanan : Para pejalan kaki harus dapat merasakan keamanan ketika berjalan pada suatu lingkungan dengan adanya ketersediaan fasilitas seperti adanya bangku-bangku umum, tempat beristirahat serta adanya fasilitas air minum untuk publik.

Dalam menciptakan lingkungan yang *walkable* perlu adanya perhatian khusus terhadap faktor-faktor seperti mengintegrasikan komunitas dengan perumahan, pertokoan,

tempat bekerja, fasilitas sekolah maupun taman serta akses menuju kendaraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di sertai orientasi yang tepat.

Tujuan dengan pentingnya menciptakan suatu lingkungan yang *walkable* juga ditekankan dalam *Komisi Perencanaan Australia Barat 2007* dengan tujuan sebagai berikut:

- a. Untuk menyediakan stuktur perkotaan terhadap lingkungan yang *walkable* dengan membentuk kota-kota yang kompatibel dengan menggunakan konsep lahan campuran untuk mengurangi ketergantungan akan penggunaan mobil pribadi menuju fasilitas kerja, ritel dan fasilitas umum lainnya
- b. Untuk memastikan terciptanya suatu lingkungan *walkable* yang menyediakan akses dan layanan yang dapat di gunakan bagi semua kalangan, termasuk bagi kaum difabel.
- c. Untuk menyediakan akses menuju fasilitas umum yang saling terkoneksi dengan jalan-jalan secara aman dan menyenangkan untuk dapat di akses dengan cara berjalan kaki maupun bersepeda secara efisien.
- d. Untuk memastikan adanya penggunaan jalan secara aktif dengan mendesain bagian depan bangunan menghadap ke jalan, untuk meningkatkan keamanan personal melalui peningkatan pengawasan dan aktivitas.

Tabel 2. 1 Sintesis Pengertian Dasar Walkabilty

No	Sumber teori	Deskripsi
1	<i>Land Transport New Zealand (2007) pedestrian planning and design guide</i>	<i>Walkability</i> adalah kondisi sejauh apa suatu lingkungan memiliki kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki.
2	Leather, James,	<i>Walkability</i> merupakan istilah

	Fabian, dkk. ADB 2011	yang dipergunakan untuk menggambarkan dan mengukur konektivitas dan kualitas trotoar, jalan setapak, atau trotoar di kota-kota.
3	<i>A Walking Strategy for Western Australia</i> (2007-2020)	Pendukung terciptanya suatu lingkungan yang <i>walkable</i> , akses, keselamatan, keamanan dan kenyamanan, estetika.

Sumber : Sintesis, 2017

2.1.2 Pengukuran Walkability

Untuk melihat dukungan secara keseluruhan dari berbagai aspek untuk lingkungan pejalan kaki, dapat menggunakan pengukuran *walkability*. *Walkability* ini digunakan untuk mencerminkan kondisi berjalan pada suatu daerah perkotaan. Pengukuran *walkability* dengan menggunakan *Global Walkability Index* (GWI) yang dikembangkan MIT dan World Bank yang sudah modifikasi agar sesuai dengan konteks Asia. Parameter yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (*walking path modal conflict*)
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki
3. Ketersediaan penyebrangan
4. Keamanan penyebrangan
5. Sikap pengendara motor
6. Amenities (fasilitas pendukung)
7. Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (*disabled*)
8. Kendala/hambatan
9. Keamanan terhadap kejahatan (*safety from crime*)

2.1.3 Global Walkability Index

Global Walkability Index (GWI), yang dikembangkan oleh H. Krambeek untuk World Bank 2006, memberikan analisis kualitatif penilaian tentang kondisi berjalan termasuk keselamatan, keamanan, dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki. Analisis ini juga memberikan pemahaman tentang *walkability* yang lebih baik saat ini di kota Asia dan mampu mengidentifikasi cara untuk meningkatkan pejalan kaki.

Survei lapangan dan wawancara pejalan kaki mengakibatkan "*index walkability*" untuk masing-masing kota, dapat digunakan menjadi perbandingan setiap kota yang kemudian membantu mengidentifikasi area untuk melakukan perbaikan pada lokasi yang spesifik. Survei *walkability* dapat membantu pembuat kebijakan dan pemerintah dalam hal peningkatan infrastruktur.

Berikut dibawah ini merupakan parameter beserta deskripsi pengukuran menggunakan GWI yaitu :

Tabel 2. 2 Pengukuran Global Walkability Index

No	Parameter	Deskripsi
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Seberapa besar konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi seperti motor, mobil dll
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki disepanjang jalur perjalanan pejalan kaki.
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Ketersediaan fasilitas penyebrangan jalan seperti zebra cross, jembatan penyebrangan dll.
4	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman pada jalur penyebrangan yang tersedia.

5	Perilaku pengendara	Perilaku pengendara motor baik atau tidak terhadap pejalan kaki, contohnya saat akan menyebrang jalan pengendara motor menghormati para pejalan kaki dll.
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	Ketersediaan fasilitas pendukung untuk pejalan kaki seperti tempat sampah, tempat duduk, peneduh,dll.
7	Infrastruktur bagi penyandang cacat	Ketersediaan fasilitas bagi kelompok penyandang cacat di jalur pejalan kaki.
8	Hambatan	Pejalan kaki tidak terganggu oleh kegiatan lain seperti Pedagang Kaki Lima, Parkir motor, dan kegiatan lainnya yang dapat mengganggu perjalanan pejalan kaki.
9	Keamanan dari tindak kejahatan	Tingkat keamanan di sekitar jalur pejalan kaki.

Sumber : “*Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities*”
H Krambeek 2006

Dalam menganalisis *walkability* suatu kawasan, berikut dibawah ini merupakan *walkability score* yang mencerminkan kualitatif suatu kawasan tentang kenyamanan transportasi dengan berjalan kaki dengan skala penilaian 1-100

Tabel 2. 3 Ukuran Standar Walkability

Walkability score	Keterangan
-------------------	------------

90-100	Dalam melakukan kegiatan harian tidak membutuhkan mobil
70-89	Sebagian besar kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki
50-69	Beberapa fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki
25-49	Sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki
0-24	Hampir semua kegiatan memerlukan mobil

Sumber : “The Global Walkability Index” Holly Virginia Krambeek 2006

2.1.4 Variabel Pengukuran Tingkat Walkability

Secara umum elemen dasar yang digunakan sebagai pengukuran tingkat *walkability* mengutamakan keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan bagi pejalan kaki saat berada pada jalur pejalan kaki. Berikut dibawah ini merupakan tabel mengenai variabel yang akan digunakan untuk mengukur *walkability* di jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas.

Tabel 2. 4 Variabel dan Parameter Global Walkability Index

No	Variabel	Parameter GWI
1	Keamanan (<i>security</i>)	<ul style="list-style-type: none"> - Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain - Ketersediaan jalur pejalan kaki - Ketersediaan Penyebrangan - Kendala/hambatan

		- Keamanan terhadap kejahatan
2	Keselamatan (<i>safety</i>)	- Keamanan penyebrangan - Perilaku pengendara
3	Kenyamanan (<i>comfort</i>)	- Amenities (fasilitas pendukung) - Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)
4	Keindahan (<i>aesthetic</i>)	- Amenities (fasilitas pendukung)

Sumber : Modifikasi Global Walkability Index, 2014

2.2 Pejalan kaki (Pedestrian)

Pada dasarnya individu/masyarakat memiliki cara pandang tersendiri dalam memilih cara menuju tempat tujuannya. Ada yang menggunakan kendaraan pribadi, kendaraan umum, atau berjalan kaki. Seperti pada kawasan Dukuh Atas, untuk dapat menerapkan konsep *walkable* tentunya tidak terlepas dari persepsi masyarakat. Oleh Karena itu dibawah ini akan dijabarkan mengenai pengertian pedestrian dan faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang dalam berjalan kaki.

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, yang berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, sehingga *pedestrian* diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki (Iswanto, 2006). Dalam hal ini pedestrian memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain yang memiliki tujuan dengan berjalan kaki.

2.2.1 Definisi Pejalan Kaki

Menurut Listianto (2006) pejalan kaki adalah orang/manusia yang bergerak dan berpindah dari satu titik ke titik yang lain yang merupakan tujuan tanpa menggunakan moda lain selain berjalan kaki. Menurut Wikipedia, pejalan kaki adalah orang yang berjalan dilintasi pejalan kaki baik di pinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun dalam menyebrang jalan.

Menurut John Fruin (1979) Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain. Sedangkan Giovany Gideon (1977) mengatakan berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Dari beberapa teori dapat diambil kesimpulan bahwa pejalan kaki merupakan individu/masyarakat yang melakukan aktivitas atau kegiatan dengan berjalan kaki untuk berpindah dari satu titik ke titik yang lain yang merupakan tujuan.

Berikut merupakan beberapa tinjauan dan pengertian dasar mengenai definisi pejalan kaki/pedestrian :

Tabel 2. 5 Sintesis Pengertian Dasar Pejalan Kaki (Pedestrian)

No	Sumber Teori	Deskripsi
1	John Fruin (1979)	Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di

		lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.
2	Giovany Gideon (1977)	Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.
3	Listianto (2006)	Pejalan kaki adalah orang/manusia yang bergerak dan berpindah dari satu titik ke titik yang lain yang merupakan tujuan tanpa menggunakan moda lain selain berjalan kaki.

Sumber : Sintesis , 2017

2.2.2 Jenis Pejalan Kaki

Rubenstein (1987) mengungkapkan bahwa terdapat 4 jenis pejalan kaki menurut sarana perjalanannya, yaitu :

1. Pejalan kaki penuh (berjalan kaki penuh dari tempat asal sampai tempat tujuan)
2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum (berjalan kaki dari tempat asal ke tempat pemberhentian kendaraan umum)
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum (berjalan kaki dari tempat parkir kendaraan pribadi menuju pemberhentian kendaraan umum)
4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh (berjalan kaki dari tempat parkir menuju kendaraan pribadi sampai tempat tujuan).

2.3 Jalur pejalan kaki (*Sidewalks*)

Menurut Shirvani (1985) jalur pejalan kaki (trotoar) merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Jalur pejalan kaki merupakan subsistem linkage dari jalur suatu kota. Jalur pejalan kaki akan menjadi penting bila pejalan kaki merupakan pengguna utama jalur tersebut dan bukan kendaraan bermotor atau lainnya.

Sesuai pengertian diatas diharapkan jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas dapat terintegrasi sehingga mempermudah aktivitas transit koridor MRT yang terhubung dengan beberapa moda disekitarnya, tentunya dengan tetap memperhatikan kebutuhan masyarakat terhadap ruang.

2.3.1 Definisi Jalur Pejalan Kaki

Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), jalur pejalan kaki merupakan sebuah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki untuk memberikan pelayanan kepada para pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyebrangan sebidang dan penyebrangan tidak sebidang. Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang melakukan pergerakan dengan berjalan kaki, dan biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya (Carr, Stephen, 1992).

Menurut Shirvani (1985), bahwa jalur pejalan kaki harus menjadi sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem jalur pejalan kaki yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktivitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan. Jalur pejalan kaki diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (origin) ketempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992).

Menurut Iswanto (2006), jalur pejalan kaki adalah suatu ruang publik dimana pada jalur tersebut juga terjadi interaksi sosial antar masyarakat. Dari beberapa teori dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki merupakan jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dimana juga merupakan suatu bentuk pelayanan yang ditujukan kepada para pejalan kaki.

Berikut merupakan beberapa tinjauan dan pengertian dasar mengenai definisi jalur pejalan kaki :

Tabel 2. 6 Sintesis Pengertian Dasar Jalur Pejalan Kaki (Sidewalk)

No	Sumber	Deskripsi
1	Departemen Pekerjaan Umum (1999)	Jalur pejalan kaki merupakan sebuah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki untuk memberikan pelayanan kepada para pejalan kaki
2	Carr, Stephen, 1992	Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang melakukan pergerakan dengan berjalan kaki, dan biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya
3	Iswanto (2006)	Jalur pejalan kaki adalah suatu ruang publik dimana pada jalur

		tersebut juga terjadi interaksi sosial antar masyarakat.
4	Shirvanni (1985)	Jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen perencanaan kota

Sumber : Sintesis, 2017

2.3.2 Elemen Jalur Pejalan Kaki

Dalam sebuah perencanaan, elemen-elemen jalur pejalan kaki diperlukan pendekatan secara optimal terhadap lokasi dimana jalur pejalan kaki tersebut direncanakan. Disamping itu, yang terpenting dalam perencanaan jalur pejalan kaki adalah mengenai komposisi, warna, bentuk, ukuran serta tekstur.

Elemen jalur pejalan kaki dibedakan menjadi 2, yaitu elemen jalur pejalan kaki sendiri berupa material dari jalur pejalan kaki dan elemen pendukung yang berupa lampu penerang, vegetasi, tempat sampah, telepon umum, halte, tanda petunjuk dan lainnya.

Menurut Rubenstein (1992) elemen jalur pejalan kaki antara lain :

1. Paving

Paving, adalah trotoar atau hamparan yang rata (Echols, J.M,1983). Dalam hal ini, sangat perlu untuk memperhatikan skala pola, warna, tekstur dan daya serap air larian.



Gambar II. 1 Paving jalur pejalan kaki

Sumber : www.landperspectives.com

2. Lampu

Digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota (Chearra, 1978).



Gambar II. 2 Lampu pada jalur pejalan kaki

Sumber : www.pedbikeinfo.com

3. Sign

Merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas informasi maupun larangan.



Gambar II. 3 Petunjuk pada jalur pejalan kaki

Sumber : www.planfortransit.com

4. Sculpture

- 、 Rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, atau menarik perhatian mata (visual point), biasanya terletak di tengah maupun di depan plaza.



Gambar II. 4 Sculpture pada jalur pejalan kaki

Sumber : www.untappedcities.com

5. Bollards

Pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakkan lampu.



Gambar II. 5 Pembatas jalur pejalan kaki

Sumber : www.hartecast.com

6. Bangku

Untuk memberi ruang istirahat bila lelah berjalan, dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya.



Gambar II. 6 Bangku pada jalur pejalan kaki

Sumber : www.nacto.org

7. Tanaman peneduh

Untuk pelindung dan penyejuk jalur pejalan kaki. Menurut Rustam Hakim (1987), criteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pejalan kaki adalah :

- a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca.
- b. Bermasa daun padat



Gambar II. 7 Tanaman peneduh jalur pejalan kaki

Sumber : [Arsitektur Pedestrian.wordpress.com](http://ArsitekturPedestrian.wordpress.com)

8. Telepon

Disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.



Gambar II. 8 Telepon

Sumber : www.shutterstock.com

9. Kios

Keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pejalan kaki sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktivitas jual beli, bila sewaktu-waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki .



Gambar II. 9 Kios

Sumber : www.chokysihombing.com

10. Tempat sampah

Tempat sampah harus diletakkan di jalur pejalan kaki agar jalur tersebut tetap bersih.



Gambar II. 10 Tempat sampah

Sumber : [www. nationalpost.com](http://www.nationalpost.com)

11. Halte

Harris dan Dinnes (1988) mengemukakan bahwa persyaratan untuk halte bus adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan baik dalam kondisi berdiri maupun duduk di halte dan zona perhentian bus harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki . Didalam kepmen perhubungan no. 65 tahun 1993 juga disebutkan bahwa fasilitas halte harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyebrangan pejalan kaki.



Gambar II. 11 Halte

Sumber : www.mrtjakarta.com

2.4 Walkability Survey Asia

Dalam mewujudkan konsep *walkable city*, dilakukan langkah awal yaitu dengan menghitung tingkat *walkability*. Berikut dibawah ini merupakan penilaian tingkat *walkability* dari setiap kota-kota Asia.

Tabel 2. 7 Walkability Score Asia

Parameter	Bobot	Cebu	Colombo	Davao	Hanoi	HCMC	HK	Jakarta	Kathamandu	Karachi	Kota	Lanzhou	Manila	Ulaanbaatar	Bangalore	Chennai
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	70	59	68	63	56	80	58	55	53	65	63	75	74	59	44
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	57	59	51	55	57	74	53	48	55	51	58	74	66	52	41
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	68	63	70	84	73	73	62	53	58	87	69	75	59	39	40
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan	10	71	50	74	63	45	68	50	53	51	67	55	76	60	36	38
Perilaku pengendara	5	62	65	62	52	53	72	41	52	51	59	64	67	61	30	41
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	39	51	48	44	85	56	36	32	43	52	40	53	55	49	36
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	32	52	38	53	50	61	32	21	23	31	44	35	39	24	25

Hambatan	10	65	53	60	55	57	75	33	46	45	38	64	66	75	45	41
Keamanan dari tindak kejahatan	5	68	70	67	47	61	73	44	64	54	77	56	67	75	65	54
Walkability score		59	58	60	57	60	70	45	47	48	59	57	65	62	44	40

Sumber: Walkability Survey In Asia City

Dari hasil diatas menunjukan bahwa nilai tingkat *walkability* terbesar adalah Hongkong sebesar 70. Hal ini terlihat dengan nilai rata-rata yang tinggi di setiap parrameterinya. Berikut dibawah ini merupakan gambar kondisi jalur pejalan kaki Central, Hongkong. Dengan konsep ini tentunya memberikan kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas transit dan melakukan perjalanan ke tempat tujuan dengan waktu yang singkat.



Gambar II. 12 Sistem Jalur Pejalan Kaki Hongkong

Sumber : walk21conference 2016

2.5 Sintesa pustaka

Berdasarkan tinjauan dan kajian dari berbagai literatur di atas, didapatkan beberapa rangkuman dan diskusi utama yang akan mendukung terjawabnya permasalahan dalam penelitian ini. Rangkuman dan diskusi utama yang telah dilakukan menghasilkan beberapa kriteria/indikator yang akan menghasilkan variabel-variabel penelitian. Berdasarkan hasil kajian pustaka, didapatkan beberapa konsep dan teori yang saling berhubungan sesuai dengan sasaran penelitian yang berkaitan dengan sistem jalur pejalan kaki dan *walkability*. Berikut ini adalah rangkuman hasil kajian pustaka yang disesuaikan dengan konsep dan teori yang dibutuhkan dalam menemukan jawaban dari permasalahan penelitian.

Tabel 2. 8 Sintesa Pustaka

Konsep	Sumber	Indikator
<i>Walkability</i>	H. Krambeeck (2006)	<i>Parameter Global Walkabilty Index</i>

Sumber : Hasil Analisa, 2016

Berikut ini adalah indikator dan variabel penelitian yang telah disesuaikan dengan sasaran dan kebutuhan penelitan yang ada berdasarkan hasil kajian pustaka sebelumnya. Variabel yang ada merupakan hasil kajian dan pendalaman dari konsep dan teori yang ada yang telah disesuaikan dengan sasaran penelitian.

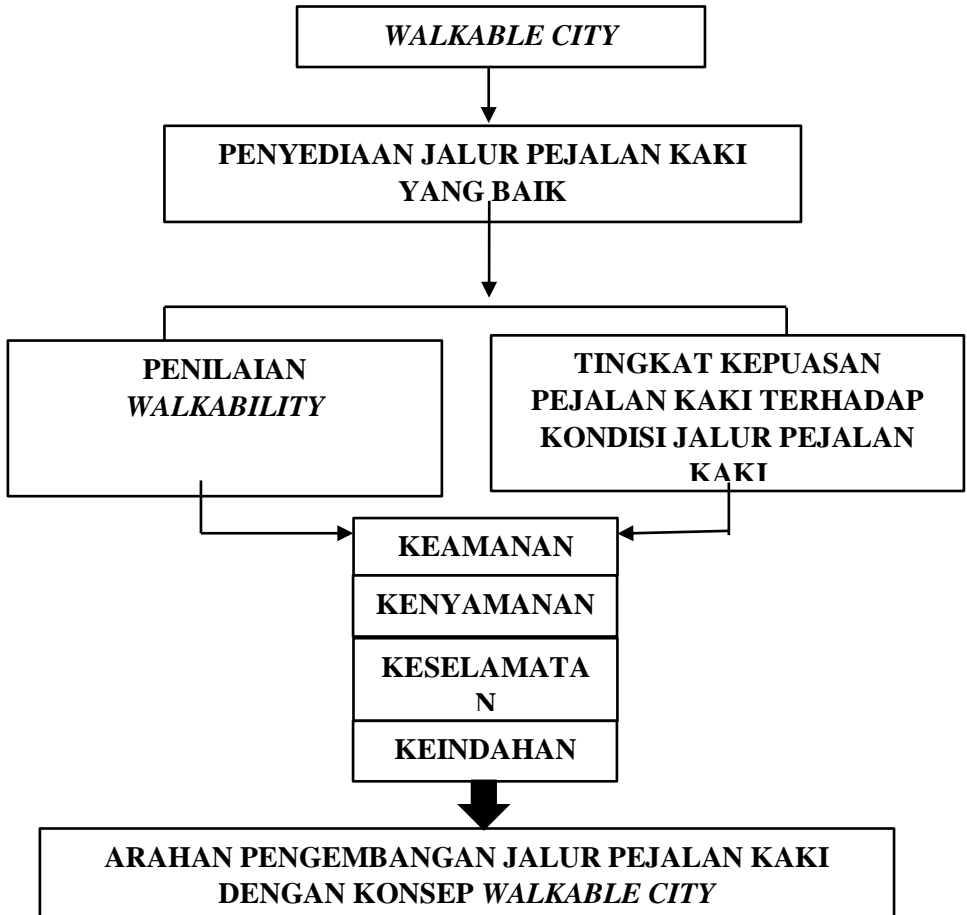
Tabel 2. 9 Indikator dan Variabel

Indikator	Variabel
Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> - Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain - Ketersediaan jalur pejalan kaki - Ketersediaan Penyebrangan - Kendala/hambatan - Kemanan terhadap kejahatan
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> - Amenities (fasilitas pendukung) - Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)
Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> - Keamanan penyebrangan - Perilaku pengendara
Keindahan	<ul style="list-style-type: none"> - Amenities (fasilitas pendukung)

Sumber : Hasil analisa, 2016

2.6 Kerangka Konsep Penelitian

Berikut ini adalah kerangka konsep penelitian yang akan dilaksanakan :



Gambar II. 13 Kerangka Konsep Penelitian

Sumber : Peneliti, 2017

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB III

METODE PENELITIAN

Pada prinsipnya, dalam melakukan penelitian terhadap suatu objek pentingnya suatu pemahaman terhadap pola pikir penelitian yang dilakukan. Pola pikir tersebut akan menentukan arah penelitian yang dilakukan oleh seorang peneliti. Pada bab ini, akan di sajikan mengenai bagaimana pola pikir penelitian yang di gunakan oleh peneliti dalam menemukan jawaban dari rumusan permasalahan. Pola pikir tersebut berupa pendekatan penelitian yang digunakan, jenis penelitian, variabel penelitian, hingga pada tahap pengumpulan data dan analisa data hingga ditemukan jawaban dari tiap sasaran penelitan. Pola pikir tersebut pada akhirnya akan membentuk skema metodologi penelitian. Berikut adalah rincian metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini.

3.1 Pendekatan penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik yang merupakan sebuah pendekatan berdasarkan asumsi bahwa ilmu berasal dari pemahaman intelektual yang dibangun atas kemampuan berargumen secara logis dengan metode indeksikalitas dan komparatif. Pendekatan rasionalistik digunakan karena sumber data berasal dari fakta empiris. Dalam penelitian ini pendekatan rasionalistik digunakan untuk mendapatkan hasil penelitian yang dapat digunakan sebagai dasar penarikan kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian yang disesuaikan dengan landasan teori dan diharapkan dapat bersifat kebenaran umum maupun prediksi.

3.2 Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan sejelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek yang diteliti (Ronny, 2005). Jenis

penelitian deskriptif yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif-kualitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan dalam pengukuran/penilaian terhadap kualitas perancangan fasilitas pejalan kaki. Sedangkan deskriptif kualitatif digunakan untuk menerangkan hasil dari data kuantitatif dan mendeskripsikan hasil kuisioner.

3.3 Variabel penelitian

Variabel penelitian yang menjadi objek yang akan diteliti dalam penelitian ini didapatkan dari hasil kajian pustaka mengenai substansi-substansi yang relevan dengan sasaran penelitian. Variabel-variabel tersebut di turunkan dari indikator-indikator yang akan di teliti/amati. Dalam hal ini variabel penelitian akan digunakan sebagai objek yang diteliti dalam proses analisa kuantitatif maupun kualitatif. Berikut adalah penjabaran variabel penelitian yang digunakan berdasarkan kebutuhan sasaran penelitian yang merupakan hasil dari sintesa kajian pustaka.

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Keamanan	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi seperti motor, mobil dalam melakukan pergerakan penyebrangan
	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki di setiap titik transit transportasi
	Ketersediaan Penyebrangan	Ketersediaan penyebrangan di kawasan Dukuh Atas
	Kendala/hambatan	Hambatan yang dihadapi pejalan kaki seperti adanya PKL, parkir motor dan kegiatan lain yang dapat mengganggu perjalanan pejalan kaki
	Keamanan terhadap kejahatan	Tingkat keamanan di sekitar jalur pejalan kaki

Kenyamanan	Amenities (fasilitas pendukung)	Ketersediaan Fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki
	Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)	Ketersediaan fasilitas bagi kelompok penyandang cacat di jalur pejalan kaki
Keselamatan	Keamanan penyebrangan	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman atau tidak pada jalur penyebrangan yang tersedia
	Perilaku pengendara	Sikap pengendara bermotor terhadap pejalan kaki apakah menghormati pejalan kaki saat menyebrang jalan atau tidak
Keindahan	Amenities (fasilitas pendukung)	Ketersediaan fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki yang dapat mendukung estetika lingkungan

Sumber : Hasil analisa, 2017

3.4 Populasi dan Sampel

Populasi dalam suatu penelitian merupakan kumpulan individu atau obyek yang memiliki sifat-sifat umum. Arikunto (2010 :173) menjelaskan bahwa populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.

1. Populasi dan Sampel Responden

Populasi responden pada penelitian ini adalah seluruh pejalan kaki yang melewati koridor kawasan Dukuh Atas. Menurut pakar statistik, data yang banyaknya melebihi 30 dapat dikatakan memenuhi distribusi normal, sehingga dalam proses perhitungan tingkat *walkability* yang dilakukan peneliti, peneliti meminta para pengguna untuk memberikan penilaiannya juga terhadap jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas dan diambil sebanyak 30 sampel. Sedangkan untuk pengisian kuisioner online yang bertujuan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna dan harapan pengembangan pada jalur pejalan kaki, diambil 100 sampel. Karena pada dasarnya dalam penelitian ini tidak diketahui secara pasti jumlah populasi, sehingga perlu dilakukan penghitungan jumlah sampel (responden) menggunakan Rumus Lemeshow yaitu sebagai berikut :

$$n = \frac{Z^2_{\alpha/2} * p (1-p)}{d^2}$$

Gambar III. 1 Rumus Lemeshow

Sumber: Astuti Rahayu, 2010

Keterangan :

n = besar sampel

$Z_{\alpha/2}$ = nilai Z pada derajat kepercayaan $1-\alpha/2$

p = proporsi hal yang diteliti

d = presisi

Pada penelitian ini tidak diketahui jumlah pengguna jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas (populasi), sehingga diibaratkan bahwa sebanyak 50% ($p = 0.5$) masyarakat merupakan pengguna jalur pejalan kaki. Peneliti menginginkan presisi mutlak sebesar 10% ($d = 0.10$) dengan derajat kepercayaan 95%. Dan nilai Z pada derajat kepercayaan $1-\alpha/2$ dengan $\alpha = 0.05$ adalah 1.96.

Tabel 3. 2 Z_{α} untuk nilai α tertentu

α	Z_{α}	$Z_{\alpha/2}$
0,10	1,28	1,64
0,05	1,64	1,96
0,025	1,96	2,24
0,01	2,33	2,58

Sumber : Astuti Rahayu, 2010

Maka penghitungan jumlah responden pada penelitian ini dijabarkan sebagai berikut:

$$n = \frac{(1.96)^2 \cdot (0.5)(1-0.5)}{(0.10)^2}$$

$$= 96 \text{ responden}$$

Namun dalam penelitian ini, peneliti memutuskan mengambil 100 responden, Karena menurut Frankel dan Wallen (1993:92) menyarankan sampel untuk penelitian deskriptif sebanyak 100 responden.

3.5 Metode penelitian

Metode penelitian dibutuhkan untuk menyusun langkah-langkah dalam mencapai tujuan dan sasaran penelitian. Metode

penelitian terdiri atas langkah-langkah atau teknik pengumpulan data dan juga bagaimana metode analisis terhadap data tersebut.

3.5.1 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan sebagai *input* dalam melakukan proses analisa guna mencapai tujuan dalam setiap sasaran penelitian. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik pengumpulan data primer. Teknik pengumpulan data primer melalui observasi lapangan, wawancara dan penyebaran kuisioner terhadap responden secara online.

Berikut adalah teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini :

3.5.1.1 Observasi

Observasi adalah suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti. Observasi dilakukan oleh peneliti dengan cara pengamatan dan pencatatan. Adapun beberapa hal yang menjadi bahan observasi, yaitu pelaku yang berhubungan langsung dengan objek observasi, apa yang dirasakan pelaku, tujuan, peristiwa yang terjadi, dan juga ruang dan waktu yang berhubungan dengan objek tersebut.

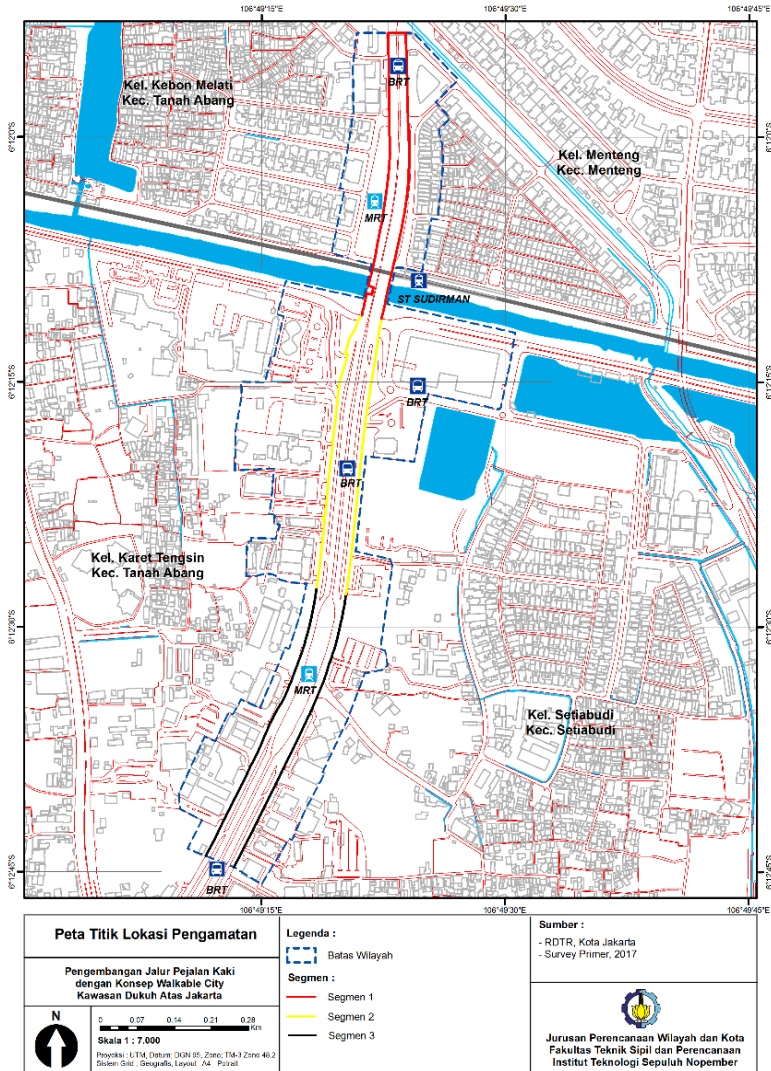
Jenis observasi yang digunakan adalah observasi sistematis dimana hanya mengamati hal-hal khusus saja sesuai dengan variabel penelitian. Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi berbagai kondisi jalur pejalan kaki yang termasuk dalam variabel penelitian serta identifikasi yang dilakukan secara keseluruhan dalam deliniasi lokasi studi. Berikut ini merupakan penjelasan lebih rinci mengenai observasi lapangan :

1. Pengamatan lapangan

Pengamatan lapangan secara umum dilakukan melengkapi pembahasan pada gambaran umum dan

untuk mengetahui karakteristik wilayah pengamatan secara menyeluruh. Metode ini dilakukan dengan pengambilan gambar selama pengamatan lapangan yang dilakukan dalam beberapa hari. Kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk narasi, tabel, peta dan gambar.

Pengamatan lapangan yang dilakukan pada sepanjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas dibagi menjadi 3 segmen. Pembagian segmen tersebut didasari karena adanya perbedaan karakter fisik pada setiap segmen seperti pada kelengkapan elemen pendukung, lebar dll, yang tentunya hal ini akan mempengaruhi perbedaan rasa aman dan nyaman para pengguna. Dan juga pembagian segmen dapat memberikan penilaian *walkability* secara tepat bagaimana kualitas keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas.



Gambar III. 2 Peta Lokasi Pengamatan

Sumber : Survey Primer, 2017

3.5.1.2 Kuisisioner

Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang ia ketahui (Arikunto, 2002). Kuisisioner dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapat pejalan kaki terhadap kondisi jalur pejalan kaki, lalu tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas. Bentuk kuisisioner yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner online dan bersifat tertutup dimana kuisisioner yang disajikan akan dibuat sedemikian rupa sehingga responden tinggal memberikan tanda centang (V) pada kolom atau tempat yang sesuai. Metode pengisian kuisisioner ini diberikan dengan jangka waktu ± 1 minggu sampai memenuhi sampel yang akurat.

Kuisisioner online ini menggunakan bantuan panel dari Jakpat (Jajak Pendapat). Jakpat menggunakan aplikasi yang diinstal ke seluruh panel Jakpat. Saat ini Jakpat memiliki 132.050 panel yang memiliki aplikasi tersebut di Hp mereka masing-masing. Nantinya kuisisioner dikirimkan ke panel melalui aplikasi yang sudah diinstal dan apabila survey telah memenuhi target yang ditentukan maka jakpat akan mengirimkan hasil data dari kuisisioner tersebut.

3.5.1.3 Wawancara

Wawancara bertujuan untuk membantu melengkapi pengumpulan data yang tidak dapat diperoleh melalui hasil observasi secara langsung pada wilayah studi, dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara langsung kepada responden.

3.6 Metode sampling

Teknik sampling pada penelitian ini bertujuan untuk menggali informasi yang akan menjadi dasar dari rancangan dan teori yang muncul. Adapun teknik sampling yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu

1. *Accidental sampling*

Teknik sampling *accidental sampling* adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan , yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

2. *Purposive sampling*

Purposive sampling merupakan teknik pengambilan sampel dimana pengambilan sampel ditentukan dengan kriteria tertentu berdasarkan kebutuhan peneliti . Adapun kriteria sampel dalam penelitian ini adalah :

- Pengguna / pernah melewati jalur pejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas

Tabel 3. 3 Teknik Analisa Data

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
1. Menganalisis tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas	Analisis <i>Global Walkability Index</i>	Keamanan	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Primer	Observasi
			Ketersediaan jalur pejalan kaki		
			Ketersediaan Penyebrangan		
			Kendala/ham		

			batan		
			Kemanan terhadap kejahatan		
		Kenyamanan	Amenities (fasilitas pendukung)	Primer	Observasi
			Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)		
		Keselamatan	Keamanan penyebrangan	Primer	Observasi

			Perilaku pengendara		
		Keindahan	Amenities (Fasilitas pendukung)	Primer	Observasi
2. Mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas	Analisis <i>Multicriteria Satisfaction Analysis</i>	Keamanan	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Primer	Kuisisioner

			Ketersediaan jalur pejalan kaki	Primer	Kuisisioner
			Ketersediaan Penyebrangan	Primer	Kuisisioner
			Kendala/hambatan	Primer	Kuisisioner

			Kemanan terhadap kejahatan	Primer	Kuisisioner
		Kenyamanan	Amenities (fasilitas pendukung)	Primer	Kuisisioner
			Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)	Primer	Kuisisioner

		Keselamatan	Keamanan penyebrangan	Primer	Kuisisioner
			Perilaku pengendara	Primer	Kuisisioner
		Keindahan	Amenities (Fasilitas pendukung)	Primer	Kuisisioner

3. Merumuskan Arahannya pengembangan jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas dengan konsep <i>Walkable City</i> berdasarkan preferensi pengguna	Analisis Deskriptif kualitatif (Hasil output sasaran 2)	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---

Sumber : Hasil analisa, 2017

3.7 Teknik Analisa Data

A. Analisis Global Walkability Index

Dalam menganalisis nilai *walkability* jalur pejalan kaki, menggunakan indikator sebagai berikut keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dari indikator tersebut terdapat beberapa parameter yang diuraikan seperti ;

1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki
3. Ketersediaan fasilitas penyebrangan
4. Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan
5. Perilaku pengendara
6. Ketersediaan fasilitas pendukung
7. Infrastruktur bagi penyandang cacat
8. Hambatan
9. Keamanan dari tindak kejahatan

Setelah itu dengan menggunakan metode pembobotan . Bobot pada setiap parameter yang digunakan adalah bobot yang diambil dari *Walkability Surveys In Asian Cities* dan sudah diterapkan di beberapa negara Asia. Berikut mengenai pembobotan setiap parameter :

Tabel 3. 4 Bobot parameter

No	Parameter	Bobot
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10
4	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10
5	Perilaku pengendara	5
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	10
7	Infrastruktur bagi penyandang cacat	10

8	Hambatan	10
9	Keamanan dari tindak kejahatan	5

Sumber : Walkability Survey In Asia City, 2009

Selanjutnya dengan menggunakan *walkability scoring guide*, penilaian *walkability* dilakukan pada setiap koridor yang menjadi wilayah penelitian dengan memilih nilai 1-5 dalam 9 parameter dan disesuaikan dengan masing-masing kondisi segmen. Lalu untuk mendapatkan *walkability score* menggunakan 2 rumus dimana langkah pertama yaitu menghitung nilai rata-rata setiap parameter yang dibagi dengan 3 (tiga) karena terdapat 3 (tiga) segmen yang menjadi pengamatan penelitian, lalu dari nilai parameter tersebut dimasukkan ke dalam rumus *walkability score* yang dikalikan dengan masing-masing bobot. Berikut rumusnya dibawah ini :

PARAMETER 1 :

$$((\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 2 :

$$((\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 3 :

$$((\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 4 :

$$((\text{Bobot Parameter 4 X Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 4 X Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 4 X Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 5 :

$$((\text{Bobot Parameter 5 X Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 5 X Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 5 X Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 6 :

$$((\text{Bobot Parameter 6 X Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 6 X Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 6 X Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 7 :

$$((\text{Bobot Parameter 7 X Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 7 X Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 7 X Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

PARAMETER 8 :

$$((\text{Bobot Parameter 8 X Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 8 X Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 8 X Score Parameter Segmen 3})) / 4$$

PARAMETER 9 :

$$((\text{Bobot Parameter 9 X Score Parameter Segmen 1}) + (\text{Bobot Parameter 9 X Score Parameter Segmen 2}) + (\text{Bobot Parameter 9 X Score Parameter Segmen 3})) / 3$$

Walkability Score :

$$\begin{aligned} & ((\text{Score Parameter 1 X Bobot}) + (\text{Score Parameter 2 X Bobot}) \\ & + (\text{Score Parameter 3 X Bobot}) + (\text{Score Parameter 4 X Bobot}) + \\ & (\text{Score Parameter 5 X Bobot}) + (\text{Score Parameter 6 X Bobot}) + \\ & (\text{Score Parameter 7 X Bobot}) + (\text{Score Parameter 8 X Bobot}) + \\ & (\text{Score Parameter 9 X Bobot}) / (\text{Bobot 1} + \text{Bobot 2} + \text{Bobot 3} + \\ & \text{Bobot 4} + \text{Bobot 5} + \text{Bobot 6} + \text{Bobot 7} + \text{Bobot 8} + \text{Bobot 9}) \end{aligned}$$

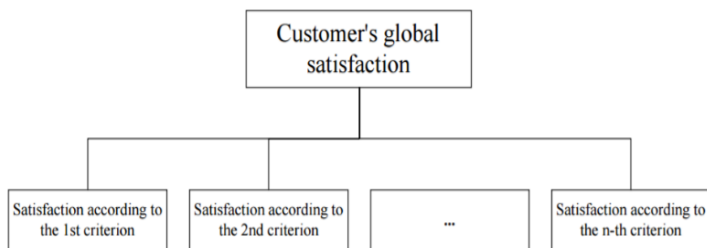
B. Analisis Multicriteria Satisfaction Analysis

Multicriteria Satisfaction Analysis (Analisis Kepuasan) merupakan metode Grigoroudis dan Siskos (Grigoroudis dan Siskos, 2002) digunakan untuk mengukur kepuasan pengguna dalam penelitian ini. MUSA adalah prinsip dasar dari agregasi penilaian individu menjadi fungsi nilai kolektif, dengan asumsi bahwa kepuasan pengguna global tergantung pada mengatur kriteria yang mewakili layanan dimensi karakteristik (**Gambar 3.2 Multicriteria Satisfaction Analysis**) .

Dalam analisis ini terdapat *Importance* dan *Performance* . Dimana *Importance* merupakan nilai kepentingan yang dihasilkan dari penilaian responden, sedangkan *Performance* merupakan nilai kepuasan yang dihasilkan juga dari responden (sangat tidak puas-sangat puas). Dan dari hasil *Importance* dan *Performance* dihasilkan hasil akhir yaitu *Satisfaction* (global kepuasan). Global kepuasan dilambangkan sebagai variabel Y dan seperangkat kriteria dinotasikan sebagai X vektor= (X1, X2, ..., Xn). Berikut tahapan analisisnya :

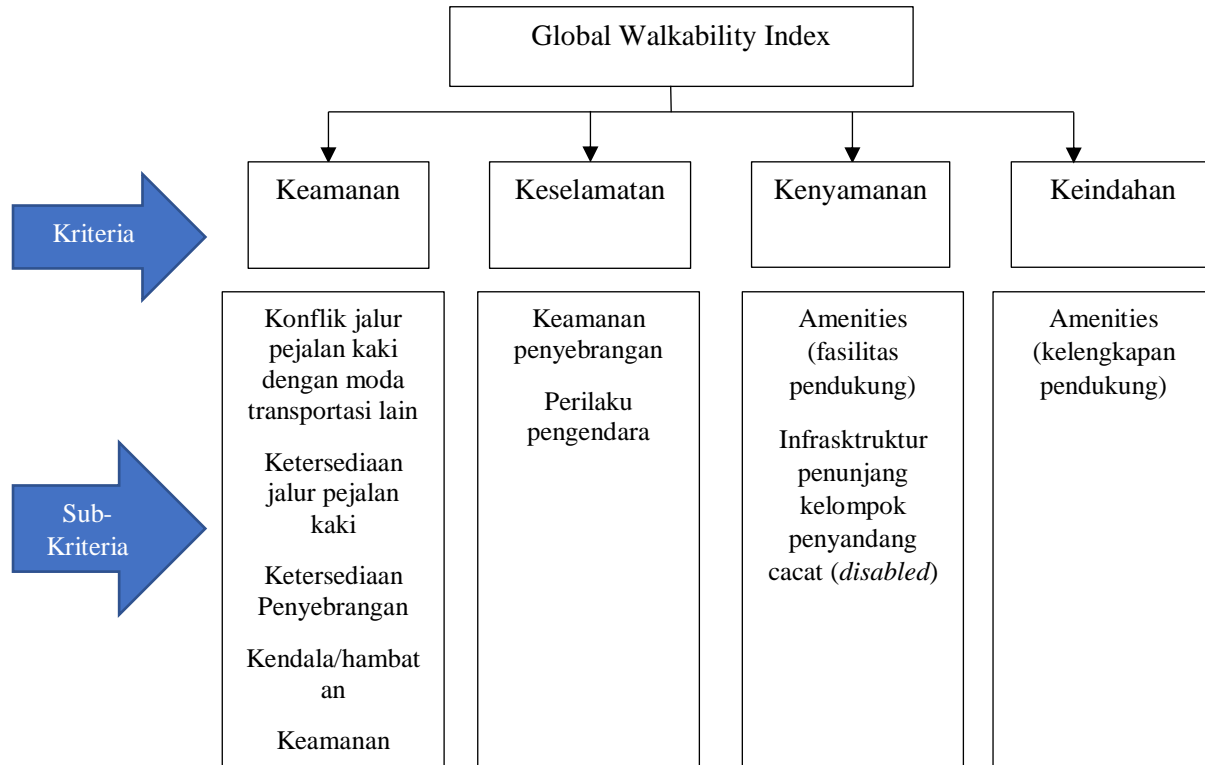
- Data kepuasan diambil berdasarkan penilaian responden
- Pengukuran kepuasan sangat penting dievaluasi, mengingat bahwa kepuasan pengguna global tergantung pada set kriteria yang mewakili dimensi karakteristik.
- Metode ini menggunakan formula untuk menambahkan kriteria dan sub kriteria untuk mendapatkan kepuasan global.

Berdasarkan asumsi ini, masalah evaluasi kepuasan pengguna dapat dirumuskan dalam konteks analisis *multicriteria*, dengan asumsi bahwa kepuasan global customer bergantung pada seperangkat kriteria atau variabel yang mewakili dimensi karakteristik layanan



Gambar III. 3 Global Satisfaction

Sumber : Customers Satisfaction Council, 1995



Metode *Multicriteria Satisfaction Analysis* menilai fungsi kepuasan global dan parsial * Y dan * Xi masing-masing, penilaian yang diberikan pelanggan Y dan Xi (untuk i-th kriteria). Persamaan analisis regresi ordinal memiliki bentuk berikut:

$$Y = \sum_{i=1}^n b_i X_i$$

Y= Global kepuasan

b = Tingkat kepentingan

X= Tingkat kepuasan

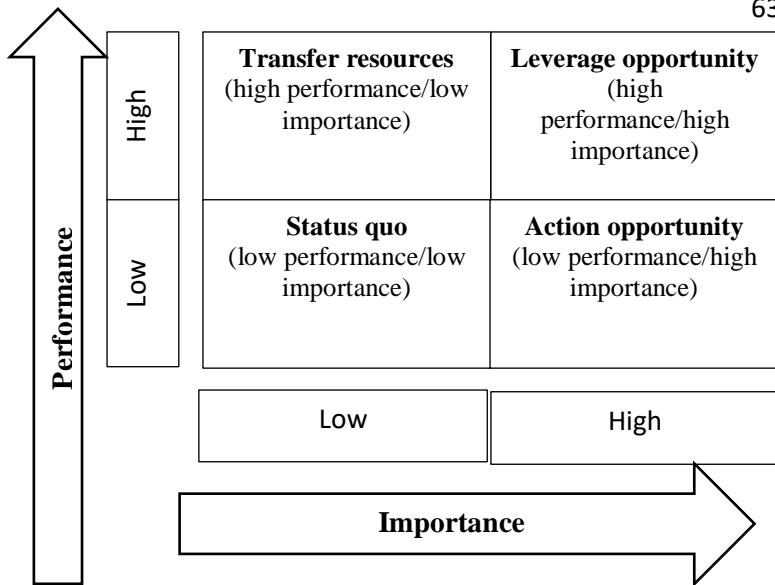
Hasil analisis kepuasan terdiri dari berikut :

- Indeks kepuasan secara keseluruhan : indeks rata-rata ini menunjukkan kisaran (0-100%), sebagai tingkat kepuasan global pengguna.
- Kriteria nilai fungsi : kurva ini menunjukkan nilai riil (0-100) bahwa pengguna memberikan nilai untuk setiap tingkat skala ordinal kepuasan kriteria.
- Kriteria dan sub kriteria indeks kepuasan : indeks ini menunjukkan tingkat kepuasan pengguna untuk setiap kriteria dan sub kriteria, demikian pula ke indeks kepuasan keseluruhan.
- Bobot kriteria dan sub kriteria indeks kepuasan : indeks ini menunjukkan kepentingan relatifnya dalam set kriteria
- Tindakan diagram (*Action Diagram*) : diagram performa penting ini dikembangkan melalui kombinasi kriteria beban dan indeks kepuasan. *Action diagram* mirip dengan analisis SWOT, menunjukkan yang kuat dan titik-titik lemah kepuasan responden, dan menentukan upaya-upaya perbaikan yang diperlukan. Masing-masing terbagi dalam kuadran, menurut relatif pentingnya (tinggi/rendah) seperti yang diungkapkan kepuasan indeks, dan kinerja (tinggi/rendah).

- Perbaikan diagram : *Action diagram* menunjukkan dimensi kepuasan yang harus ditingkatkan .

Action Diagram adalah menggabungkan bobot dan indeks kepuasan rata-rata, serangkaian tindakan diagram dapat dikembangkan (**Gambar III.3 Action Diagram**). diagram ini menunjukkan kuat dan titik-titik lemah dari kepuasan pelanggan, dan mendefinisikan yang dibutuhkan upaya perbaikan. Masing-masing dibagi menjadi kuadran, sesuai dengan kinerja (tinggi / rendah) dan pentingnya (tinggi / rendah) yang mungkin digunakan untuk mengklasifikasikan tindakan:

- a) Status quo (kinerja rendah dan kepentingan rendah): secara umum, tidak ada tindakan yang dibutuhkan.
- b) Kesempatan leverage (kinerja tinggi / urgensi tinggi): daerah ini dapat digunakan sebagai keuntungan terhadap persaingan.
- c) Transfer sumber daya (kinerja tinggi / rendah kepentingan): perusahaan sumber mungkin lebih baik digunakan di tempat lain.
- d) Kesempatan Aksi (kinerja rendah / tinggi pentingnya): ini adalah kriteria yang perlu diperhatikan.



Gambar III. 5 Action Diagram

Sumber : Customers Satisfaction Council, 1995

C. Analisis Deskriptif Kualitatif

Dalam merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki dengan konsep *walkable city* menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif. Penerapannya dalam penelitian ini hanya sebatas mengolah dan menyajikan data data yang didapatkan melalui rekap wawancara dan kuisioner yang telah diberikan. Adapun sebagian besar output dari analisis deskriptif kualitatif pada tahap ini adalah berupa tabel .

Tabel 3. 5 Tahap Analisis

Sasaran	Input Data	Teknik Analisis	Output
1. Menganalisis tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas	Hasil survei primer melalui observasi	Analisis <i>Global Walkability Index</i>	- Mengetahui kondisi tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas
2. Mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas	Hasil kuisioner	<i>Multicriteria Satisfaction Analysis</i>	- Tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas
3. Merumuskan Arahan pengembangan jalur	Hasil output	Analisis Deskriptif kualitatif	- Preferensi pengembangan jalur pejalan kaki

pejalan kaki koridor Dukuh Atas dengan konsep <i>Walkable City</i> berdasarkan preferensi pengguna	sasaran 1 dan 2		berdasarkan pengguna
--	--------------------	--	----------------------

Sumber : Hasil analisa, 2016

3.8 Tahapan Penelitian

Adapun berdasarkan uraian yang telah dibahas pada beberapa sub bab sebelumnya terkait dengan metodologi penelitian untuk mencapai sasaran dan tujuan penelitian ini, maka dapat dirumuskan tahapan penelitian yang akan dilakukan. Berikut adalah uraian tahapan penelitian.

a. Identifikasi dan Perumusan Permasalahan

Tahap pertama yang dilakukan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi beberapa permasalahan lapangan yang akan diteliti dan kemudian dilihat beberapa fakta atau fenomena lapangan yang penting untuk diteliti permasalahannya. Setelah selesai melakukan identifikasi terhadap suatu masalah, lalu merumuskan satu permasalahan utama yang akan menjadi pertanyaan permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini untuk mencari jawaban dari pertanyaan permasalahan tersebut. Dari permasalahan ini akan menjadi tujuan penelitian dimana untuk mencapai tujuan tersebut dirumuskan pula beberapa sasaran utama yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian ini.

b. Studi Literatur dan Kajian Pustaka

Sesudah melakukan identifikasi dan perumusan pertanyaan permasalahan, perlunya berbagai studi literatur yang memiliki keterkaitan dengan topik dan tema penelitian ini. Hasil kajian literatur adalah berupa teridentifikasinya komponen, indikator, variabel hingga parameter dari setiap substansi yang berkaitan dengan topik dan judul penelitian. Kajian pustaka juga menghasilkan kerangka konsep pemikiran peneliti dalam mencapai tujuan akhir penelitian.

c. Pengumpulan Data

Sesudah melakukan kajian literatur yang menghasilkan indikator variabel-variabel penelitian, tahap selanjutnya yaitu memulai proses analisis yang diawali dengan pengumpulan data-data yang dibutuhkan untuk mencapai setiap sasaran

penelitian. Proses pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode observasi dan kuisioner. Dan setelah seluruh data berdasarkan variabel penelitian terkumpul, maka data tersebut akan diolah dan ditabulasi dan siap untuk dianalisis.

d. Analisis Data

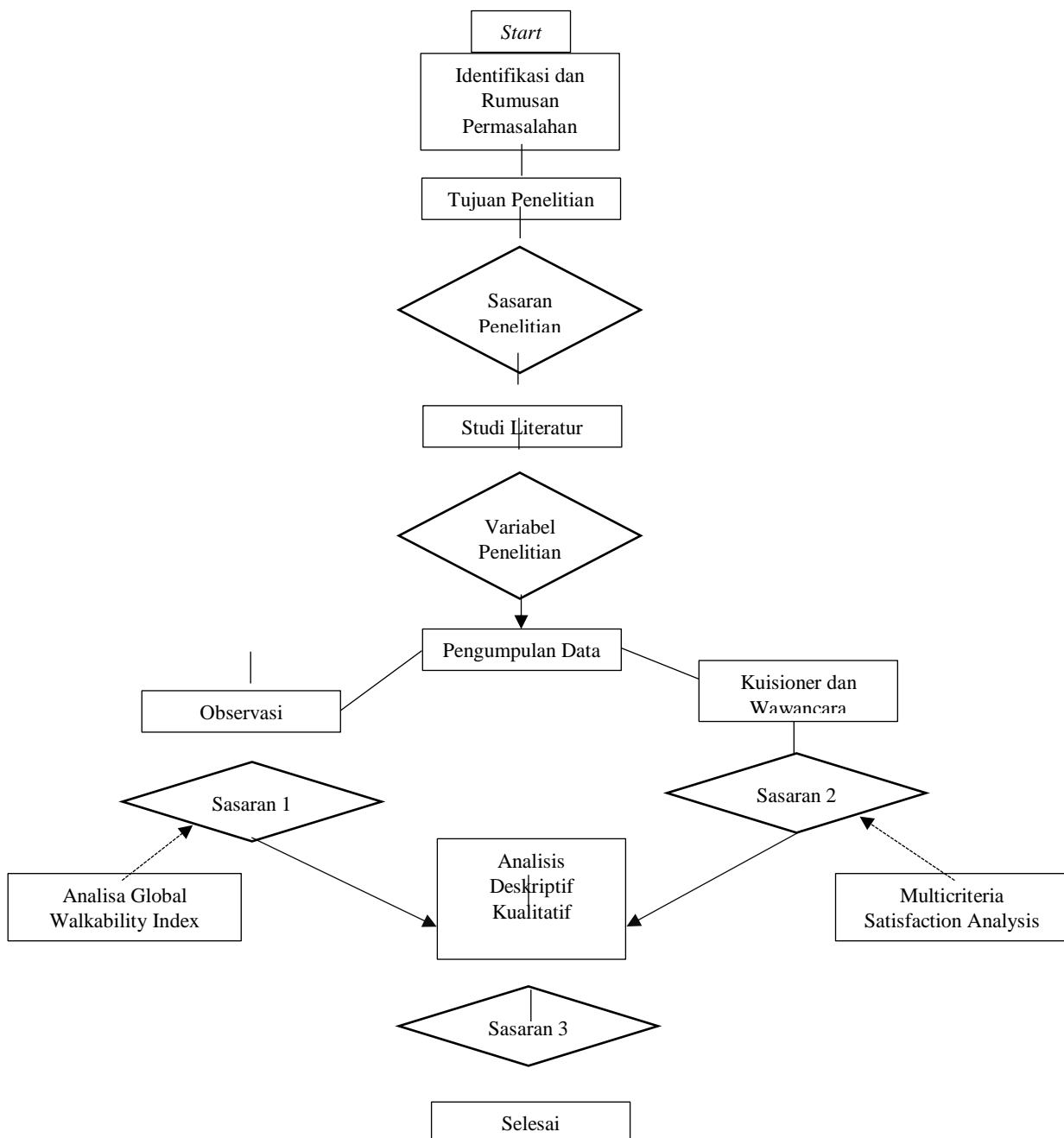
Tahapan utama dalam setiap penelitian adalah teknik analisis data yang merupakan proses untuk mendapatkan jawaban dari setiap pertanyaan penelitian melalui sasaran penelitian. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini secara umum terdiri dari teknik analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Dan kemudian menggunakan analisis pendukung yaitu analisis *Global Walkability Index* dan *Multivariate Satisfaction Analysis* . Dengan teknik analisis ini, diharapkan akan didapatkan temuan-temuan yang dapat menjadi pembelajaran dalam penelitian ini selain menjawab permasalahan penelitian.

e. Penarikan Kesimpulan

Tahap terakhir pada penelitian adalah penarikan kesimpulan atau rangkuman hasil yang dicapai dari setiap sasaran penelitian serta perlunya perbaikan dan saran atas penelitian yang telah dilakukan. Perbaikan dan saran dipaparkan dengan memberikan asumsi-asumsi dasar yang merupakan rangkuman keterbatasan dan menjadi beberapa kekurangan dalam penelitian ini, sehingga akan ada perbaikan nantinya baik dari peneliti maupun pembaca.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

3.9 Alur Penelitian



Gambar III. 6 Alur Penelitian

Sumber : Hasil Analisa, 2017

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan dibahas mengenai gambaran umum wilayah studi dan analisis yang digunakan dalam membahas penelitian ini.

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian

Koridor Dukuh Atas (Jl Jendral Sudirman) termasuk dalam wilayah Kelurahan Kebon Melati, Kelurahan Menteng, Kelurahan Karet Tengsin dan Kelurahan Setiabudi (Kecamatan Tanah Abang, Kecamatan, Kecamatan Menteng dan Kecamatan Seiabudi). Jl Jendral Sudirman sebagai penerus jalur transportasi dari Jl Thamrin (sisi utara) menuju Jl Sisingamangaraja (sisi selatan) dan sebaliknya. Fungsi Jl Jendral Sudirman sebagai jalan arteri yang membelah kawasan dan terbagi menjadi 2 jalur, yakni jalur cepat dan jalur lambat. Jl Jendral Sudirman menghubungkan beberapa wilayah, meliputi : pusat perkantoran dan kawasan komersial.

Penelitian ini berfokus pada jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas karena selain koridor ini menjadi pusat pergerakan aktivitas transit, di sekitar koridor ini didominasi oleh kegiatan perkantoran maupun perdagangan dan jasa, dengan batas wilayah sebagai berikut :

Utara : Jalan Thamrin

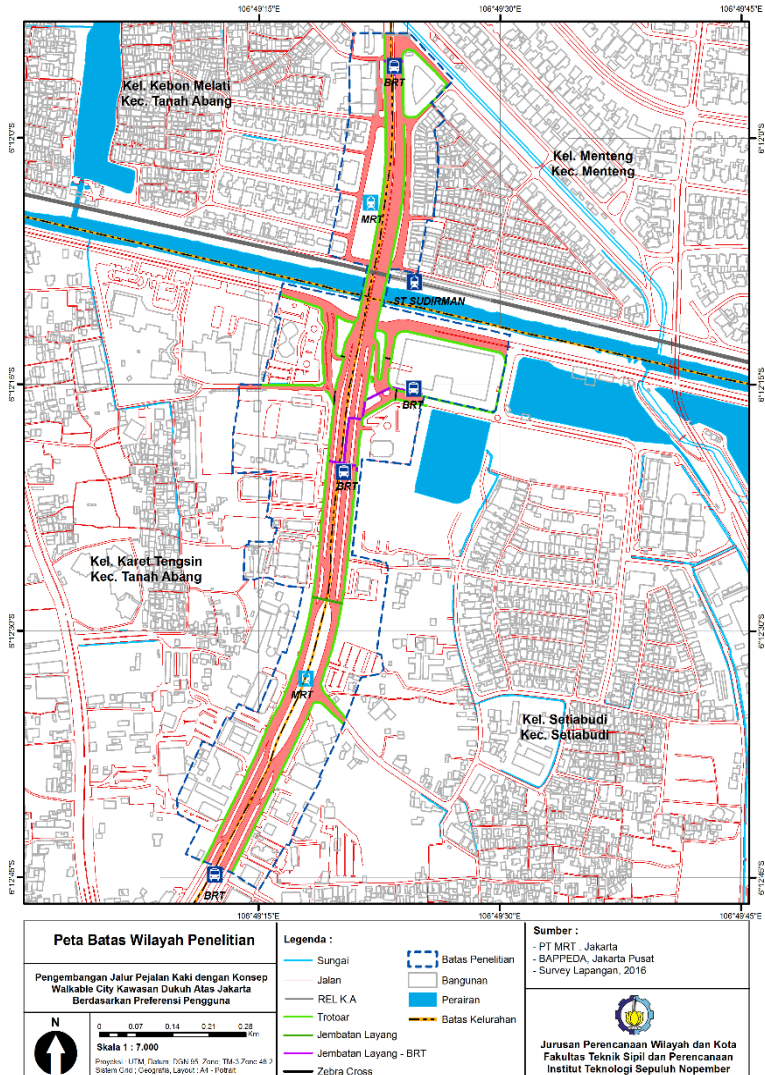
Timur : Jalan Hos Cokroaminoto dan Jalan HR Rasuna Said

Selatan : Jalan Prof Dr Satrio

Barat : Jl KH Mas Mansyur

Peta lokasi wilayah studi dapat dilihat pada **Gambar 4.1 Batas Wilayah Penelitian**

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



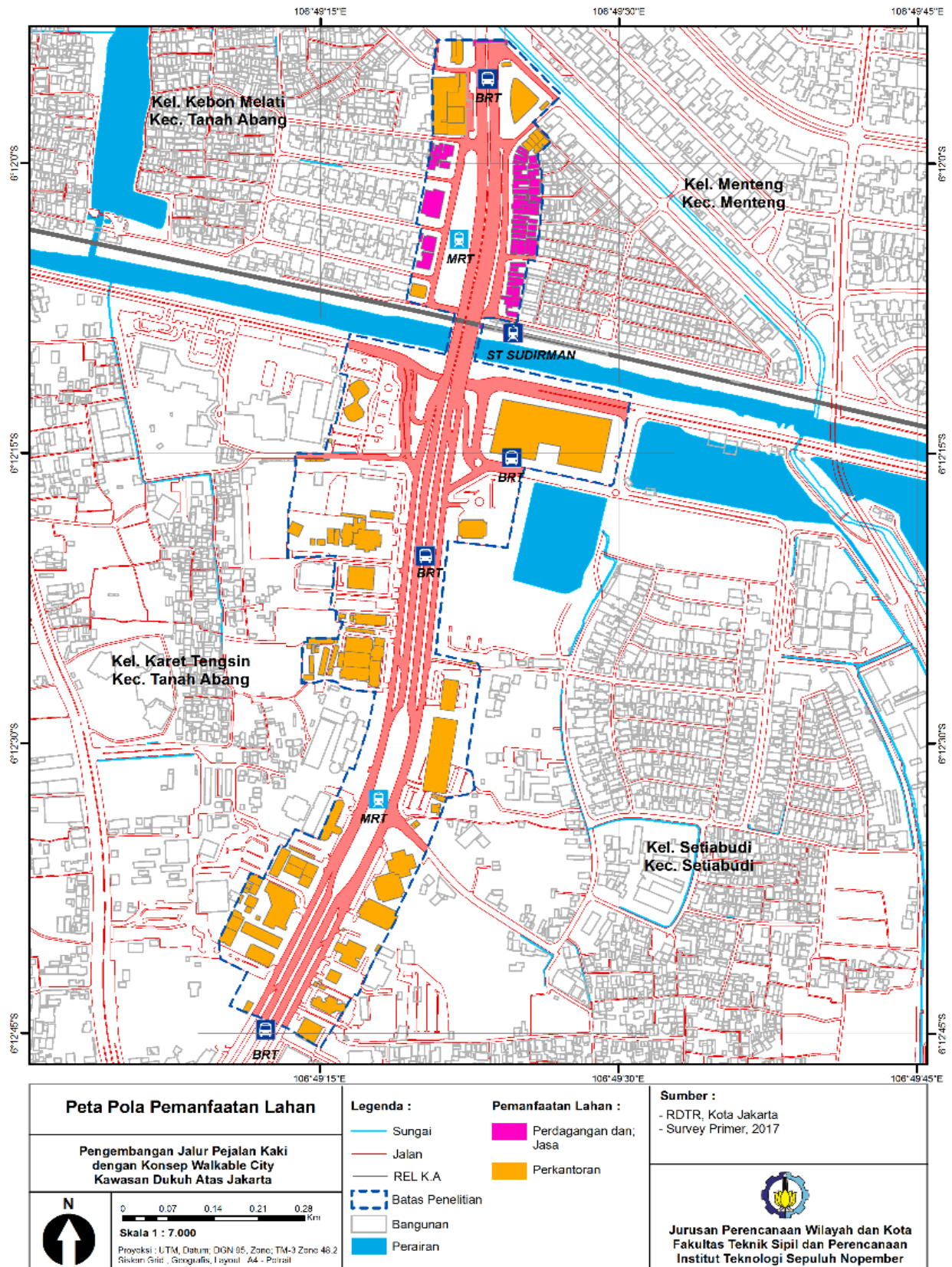
Gambar IV. 1 Peta Batas Wilayah Penelitian

Sumber : PT MRT Jakarta, 2016

4.1.2 Gambaran Umum Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian

Kawasan Dukuh Atas merupakan kawasan bisnis yang terletak di segitiga emas bisnis Jakarta. Kawasan ini merupakan pusat kegiatan primer di Jakarta, dimana kegiatan utamanya adalah kegiatan perkantoran, perdagangan dan jasa, pemerintahan serta pendidikan. Sehingga penggunaan lahan di kawasan Dukuh Atas di dominasi oleh penggunaan lahan perkantoran, serta perdagangan dan jasa. Secara fisik, pusat-pusat kegiatan baik administrasi maupun bisnis tersebar di sepanjang koridor ini sehingga fasilitas untuk mobilitas memang lebih banyak dijumpai pada Jl Jendral Sudirman.

Peta penggunaan lahan di wilayah penelitian dapat dilihat pada **Gambar 4.2 mengenai peta pemanfaatan lahannya.**



Gambar IV. 2 Peta Pola Pemanfaatan Lahan

Sumber :Survey Primer,2017

4.1.3 Gambaran Umum Transportasi di Wilayah Penelitian

4.1.3.1 Kondisi Lalu Lintas di Wilayah Penelitian

Jl Jendral Sudirman merupakan jalan utama yang membelah kawasan dan terbagi menjadi 2 jalur yakni jalur cepat dan jalur lambat. Jalan Jendral Sudirman terletak di wilayah Jakarta Selatan dengan panjang 1.053m, lebar 40m, dan luas 42.120m². Jalan Jendral Sudirman menghubungkan beberapa wilayah, meliputi : pusat perkantoran dan kawasan komersial. Sebagai kawasan yang berfungsi sebagai pusat perkantoran dan komersial untuk skala pelayanan regional, koridor Dukuh Atas memiliki karakteristik tarikan yang sangat tinggi setiap harinya sehingga menyebabkan kemacetan di jam-jam tertentu.



Gambar IV. 3 Kondisi Lalu Lintas Dukuh Atas

Sumber : Infodarianda.com

4.1.3.2 Penggunaan Transportasi Umum di Wilayah Penelitian

Saat ini kawasan Dukuh Atas telah dilayani oleh 2 (dua) moda transportasi umum yaitu Bus Transjakarta pada halte Dukuh Atas dan KRL Commuterline Jabodetabek di stasiun



Gambar IV. 4 Moda Transportasi Umum di Kawasan Dukuh Atas

Sumber : Kompas.com

Sudirman. Namun saat ini juga sedang berlangsung proses penambahan moda transportasi umum di daerah ini seperti *Mass Rapid Transit* atau MRT , *bus rapid* atau BRT koridor 4 dan 6 , *airport link*, dan penambahan elevasi jalur Kereta Api.

4.1.4 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Wilayah Penelitian

4.1.4.1 Kondisi Fisik

A. Dimensi Jalur Pejalan kaki

Panjang jalur pejalan kaki di wilayah penelitian adalah $\pm 1,3$ km. Sedangkan lebar jalur berbeda-beda mulai dari 2-6 meter.



Gambar IV. 5 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Dukuh Atas

Sumber : Survey Primer, 2017

B. Jumlah dan Kondisi Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

a. Jumlah dan Kondisi Pertandaan/*Signage* Jalur Pejalan Kaki

Pertandaan di jalur pejalan kaki wilayah penelitian sudah cukup banyak. Pertandaan seperti dilarang parkir dan berhenti, jalur khusus sepeda sangat mempengaruhi kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

Pada umumnya marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, terutama pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan.



Gambar IV. 6 Kondisi Pertandaan (*Signage*)

Sumber : Survey Primer, 2017

b. Jumlah dan Kondisi Fasilitas Penyebrangan Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas penyebrangan yang tersedia di jalur pejalan kaki yang diamati berupa 3 jembatan penyebrangan dan 8 zebra cross pada persimpangan. Jembatan penyebrangan dan zebra cross terdapat di 3 (tiga) titik lokasi. Salah satu ukuran kenyamanan dan keamanan suatu fasilitas pejalan kaki adalah lamanya waktu

untuk menyebrang. Berdasarkan pengamatan, lama waktu menyebrang di kawasan ini < 10 menit dengan jembatan penyebrangan. Dari fakta tersebut menunjukkan bahwa pejalan kaki sudah cukup aman untuk menyebrang dari satu titik ke titik lainnya. Sedangkan waktu tempug menuju fasilitas ± 5 menit. Penyediaan penyebrangan bertujuan agar jalur pejalan kaki yang ada tidak terputus serta untuk memudahkan dalam pergantian jalur yang berbeda.

c. Jumlah dan Kondisi Pencahayaan Jalur Pejalan Kaki



Gambar IV. 7 Kondisi Jembatan Penyebrangan

Sumber : Survey Primer, 2017

Pencahayaan di wilayah pengamatan berupa LPJU (Lampu Penerangan Jalan Umum) dengan jarak antar lampu 10-20 meter. Model lampu pada wilayah penelitian ini ada 2 (dua) yaitu

- Model tiang lampu lengan tunggal yang terletak di beberapa titik lokasi koridor kawasan Dukuh Atas
- Model tiang lampu lengan ganda

- Model lampu menempel pada kanopi yang terletak di beberapa titik lokasi sekitar stasiun sudirman



Gambar IV. 8 Kondisi Penerangan Jalan

Sumber : Survey Primer, 2017

d. Jumlah dan Kondisi Perabot Jalur Pejalan Kaki

Perabot jalur pejalan kaki yang tersedia di sepanjang koridor kawasan Dukuh Atas (Jl Jendral Sudirman) adalah bak sampah, tempat duduk dan halte. Jarak antar tempat sampah yang sesuai yaitu 20 meter, sedangkan jarak antara tempat duduk yang sesuai yaitu 10 meter.



Gambar IV. 9 Kondisi Halte, Tempat Duduk dan Tempat Sampah

Sumber : Survey Primer, 2017

C. Variasi dan Kondisi Vegetasi di Sepanjang Jalur Pejalan Kaki

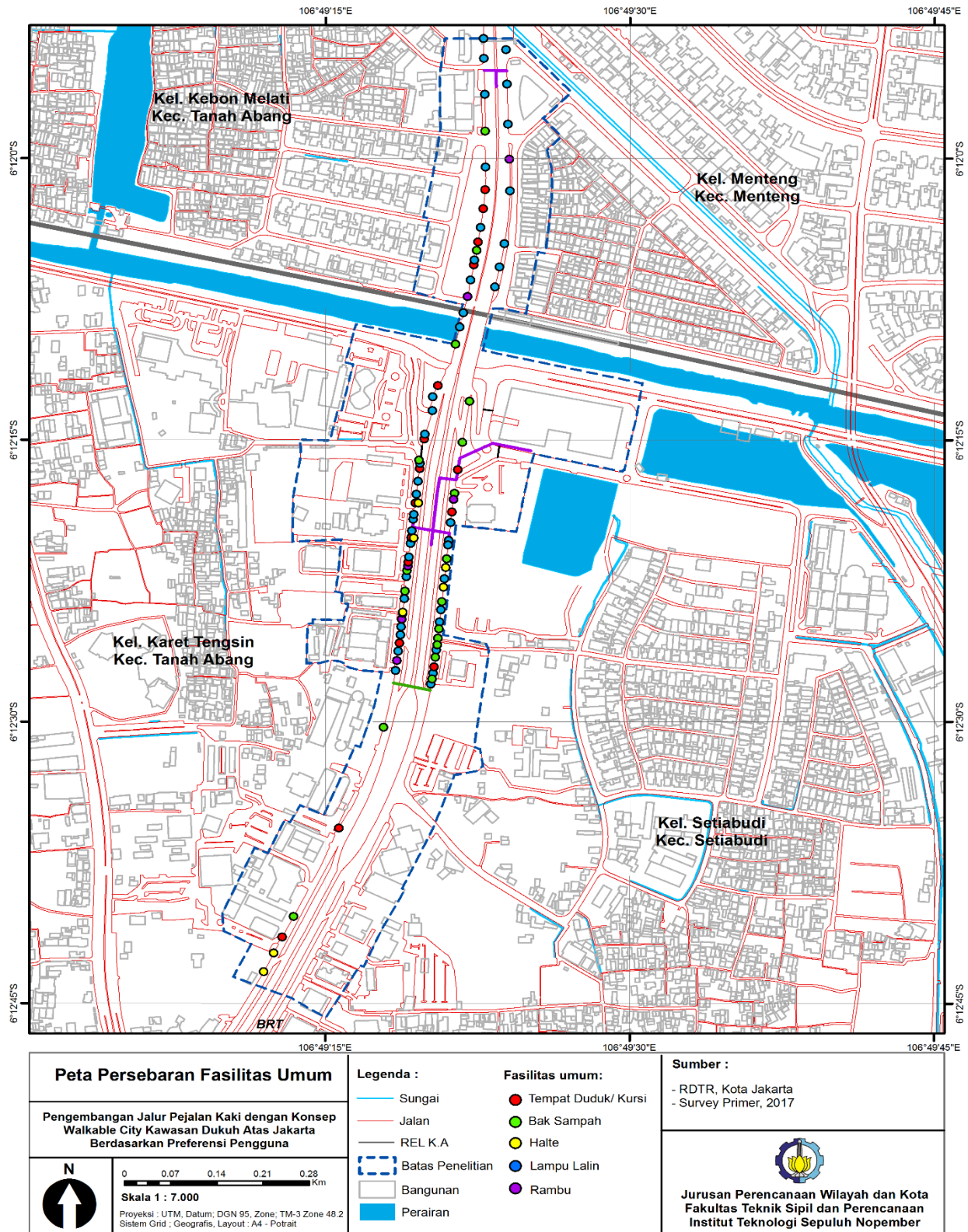
Model jalur hijau di wilayah penelitian terbagi menjadi dua, yaitu tanaman di dalam pot yang diletakkan di pembatas jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan dan pohon-pohon peneduh tunggal yang berbaris di beberapa lokasi jalur pejalan kaki. Jenis tanaman yang ada di wilayah pengamatan seperti pohon tanjung dan kiara payung. Penyediaan jalur hijau (peneduh) ditempatkan di ruang bebas jalur pejalan kaki.



Gambar IV. 10 Kondisi Vegetasi

Sumber : Survey Primer, 2017

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar IV. 11 Peta Persebaran Fasilitas Umum

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel 4. 1 Jumlah Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

No	Fasilitas Jalur Pejalan Kaki	Jumlah
1	Pertandaan/signage	
	Rambu lalu lintas	
	Dilarang parkir/berhenti	7
2	Penyebrangan	
	Jembatan	3
	Zebra cross	8
3	Pencahayaan	
	LPJU	50
4	Perabot Ruang Luar	
	Bak sampah	18
	Tempat duduk	17
	Halte	7

Sumber : Survey Primer, 2017

4.1.4.2 Kondisi Non-fisik

A. Kondisi interaksi sosial di sepanjang jalur pejalan kaki

Interaksi sosial yang terjadi di wilayah penelitian terjadi karena adanya ruang untuk masyarakat berkomunikasi. Fasilitas-fasilitas seperti adanya perdagangan dan jasa menjadi daya tarik untuk masyarakat berinteraksi. Berdasarkan pengamatan lapangan, interaksi sosial lainnya terjadi pada pagi hari terutama hari minggu, sepanjang jalur pejalan kaki dipergunakan untuk aktivitas seperti berkumpulnya kelompok-kelompok bersepeda, PKL, dll.

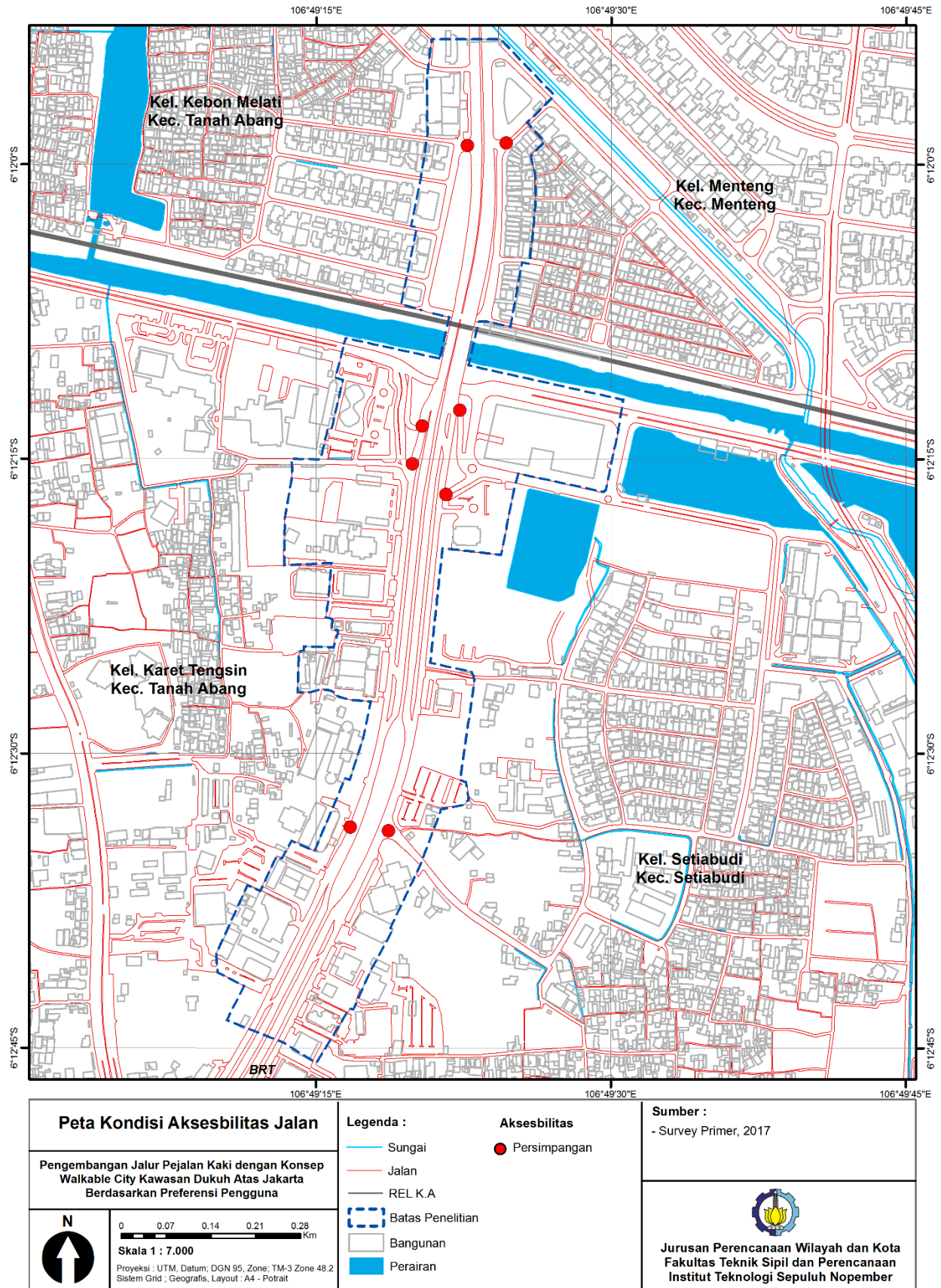


Gambar IV. 12 Kondisi Interaksi Sosial

Sumber : Survey Primer, 2017

B. Kondisi Aksesibilitas Jalan

Terdapat 8 titik persimpangan jalan di wilayah penelitian. Berdasarkan tinjauan literatur, hal ini akan mempengaruhi aksesibilitas pejalan kaki karena dengan adanya persimpangan maka kontinuitas sirkulasi jalur pejalan kaki akan terganggu.



Gambar IV. 13 Peta Kondisi Aksesibilitas Jalan

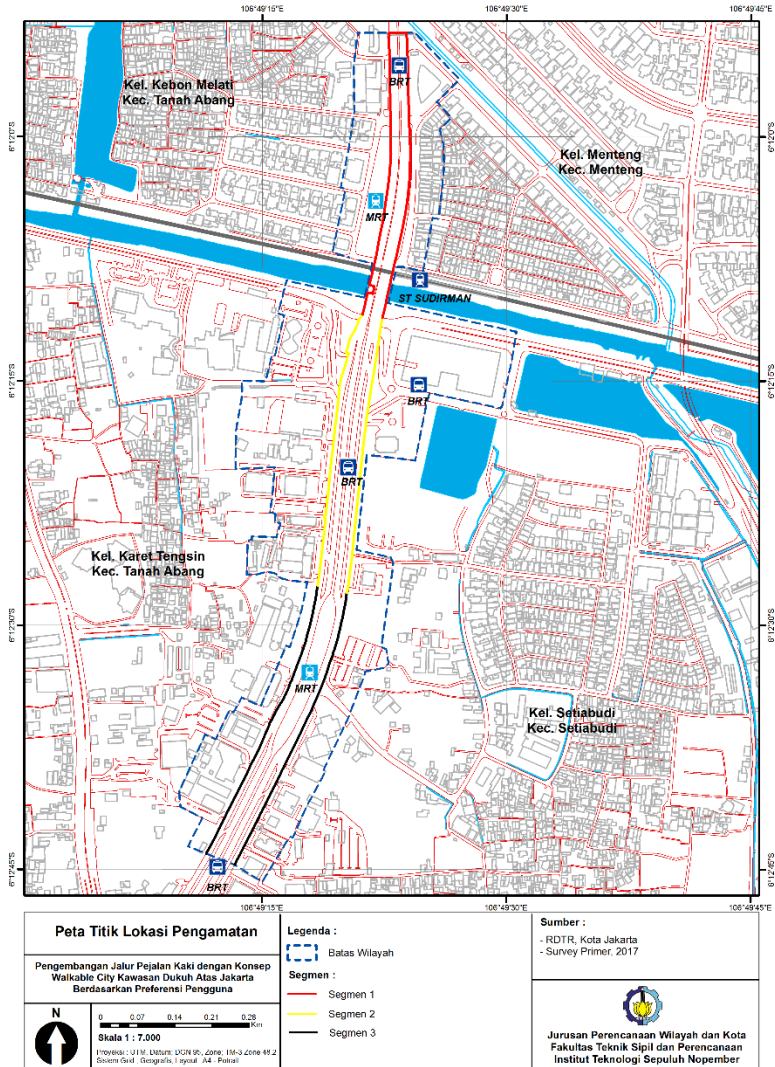
Sumber : Survey Primer, 2017

4.2 Analisa dan Pembahasan

4.2.1 Menganalisis Tingkat Walkability Jalur Pejalan Kaki

Dalam menganalisis tingkat walkability jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas, satu koridor dibagi menjadi 3 segmen. Pembagian segmentasi tersebut didasari karena adanya perbedaan karakteristik antar segmen jalur pejalan kaki . Lalu setelah mendapatkan tingkat *walkability*, peneliti meminta 30 responden (pengguna) untuk memberikan penilaiannya terhadap 3 segmen tersebut. Berikut dibawah ini merupakan peta titik lokasi pengamatan per segmen :


“Halaman ini sengaja dikosongkan”







Gambar IV. 14 Peta Titik Lokasi Pengamatan


Sumber : Survey Primer, 2017



Tabel 4. 2 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 1

No	Parameter	Score dan Deskripsi	Gambar
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	<p>2</p> <p><i>Significant conflict that makes walking possible, but dangerous and inconvenient</i></p> <p>Pada segmen ini terdapat beberapa permasalahan yang membuat bahaya dan tidak nyaman bagi pejalan kaki seperti kendaraan kopaja yang mengantri untuk mengambil penumpang hingga mengambil badan jalur pejalan kaki.</p>	

2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<p>2</p> <p><i>Pedestrian Walkways available but highly congested, badly maintained and not clean</i></p> <p>Jalur pejalan kaki tersedia di sepanjang segmen ini sangat padat di jam pagi dan sore dan juga tidak terawat dengan baik dan kurang bersih.</p>	
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	<p>3</p> <p><i>Average distance of controlled crossings is between 200-300m</i></p> <p>Tersedianya Jembatan penyebrangan pada segmen ini dan jarak dari JPO ke JPO lainnya kurang lebih</p>	

		200-300 m.	
4	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	<p>5</p> <p><i>Very safe-other modes present no danger to pedestrians</i></p> <p>Pejalan kaki sangat nyaman dalam melakukan penyebrangan dikarenakan adanya jembatan penyebrangan.</p>	
5	Perilaku pengendara	<p>3</p> <p><i>Motorists sometimes yield</i></p> <p>Sikap perilaku pengendara terkadang mengalah terhadap pejalan kaki yang akan menyebrang. Kecepatan pengendara juga terkadang masih dalam batas aman bagi pejalan</p>	


		kaki diwaktu pagi dan sore karena padatnya lalu lintas mempengaruhi kecepatan pengendara , namun jika lalu lintas tidak padat pejalan kaki tetap harus hati-hati karena terlihat kecepatan pengendara yang tinggi.	
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	<p>2</p> <p><i>Little amenities at some locations</i></p> <p>Fasilitas pendukung pada segmen ini hanya tersedia sedikit, dan tidak di semua titik ada.</p>	


7	Infrastruktur penyanggah cacat	bagi	2 <i>Limited infrastructure for disabled persons is available, but is not in usable condition</i> Infrastruktur bagi penyanggah cacat tersedia namun dalam keadaan yang tidak baik dan tidak dapat digunakan sebagaimana fungsinya.	
8	Hambatan		5 <i>There are no obstructions</i> Pada segmen ini tidak adanya hambatan yang menghalangi secara permanen bagi pejalan kaki (hambatan bisa berupa pohon, tiang, papan	



		konstruksi dll)	
9	Keamanan dari tindak kejahatan	<p>3</p> <p><i>Difficult to ascertain perceived degree of security for pedestrians</i></p> <p>Sulit untuk memastikan rasa aman pada segmen 1 jalur pejalan kaki</p>	-


Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel 4. 3 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 2


No	Parameter	Score dan Deskripsi	Gambar
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	<p>5</p> <p><i>No conflict between pedestrians and other modes</i></p> <p>Pada segmen ini tidak terlihat adanya konflik antara jalur pejalan kaki dengan moda lain, hal ini karena tinggi jalur pejalan kaki yang memadai sehingga kendaraan umum tidak mengambil sebagian jalur pejalan kaki saat mengambil penumpang</p>	

2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<p>4</p> <p><i>Pedestrian walkways available which are sometimes congested and are clean and well maintained</i></p> <p>Tersedianya jalur pejalan kaki di sepanjang segmen ini dengan keadaan yang terawat dan bersih. Terkadang juga dipadati oleh para pejalan kaki di jam pagi dan sore hari.</p>	
---	---------------------------------	--	---

3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	<p>3</p> <p><i>Average distance of controlled crossings is between 200-300m</i></p> <p>Tersedianya Jembatan penyebrangan pada segmen ini dan jarak dari JPO ke JPO lainnya kurang lebih 200-300 m.</p>	
4	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	<p>5</p> <p><i>Very safe-other modes present no danger to pedestrians</i></p> <p>Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman, karena penyebrangan yang bersih dan terawat</p>	


5	Perilaku pengendara	<p>3</p> <p><i>Motorists sometimes yield</i></p> <p>Sikap perilaku pengendara terkadang mengalah terhadap pejalan kaki yang akan menyebrang.</p> <p>Kecepatan pengendara juga terkadang masih dalam batas aman bagi pejalan kaki diwaktu pagi dan sore karena padatnya lalu lintas mempengaruhi kecepatan pengendara , namun jika lalu lintas tidak padat pejalan kaki tetap harus hati-hati karena terlihat kecepatan pengendara yang tinggi.</p>	
---	---------------------	--	--


6	Ketersediaan fasilitas pendukung	2	<p><i>Little amenities at some locations</i></p> <p>Hanya ada sedikit fasilitas pendukung di beberapa titik lokasi dan tidak tersebar secara merata</p>	
7	Infrastruktur penyanggah cacat	2	<p><i>Limited infrastructure for disabled persons is available, but is not in usable condition</i></p> <p>Infrastruktur bagi penyanggah cacat tersedia namun dalam keadaan yang tidak dapat digunakan sebagaimana fungsinya</p>	



8	Hambatan	<p>2</p> <p><i>Pedestrians are significantly inconvenienced. Effective width <1m</i></p> <p>Adanya penghalang permanen sehingga efektifitas pejalan kaki kurang dari 1 meter</p>	
9	Keamanan dari tindak kejahatan	<p>3</p> <p><i>Difficult to ascertain perceived degree of security for pedestrians</i></p> <p>Sulit untuk memastikan rasa aman pada segmen 2 jalur pejalan kaki</p>	-

Sumber : Survey Primer, 2017



Tabel 4. 4 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Segmen 3

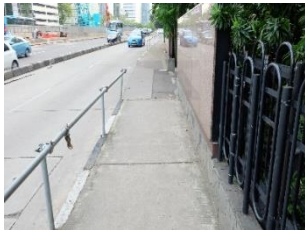
No	Parameter	Score dan Deskripsi	Gambar
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	<p>5</p> <p><i>No conflict between pedestrians and other modes</i></p> <p>Pada segmen ini tidak adanya konflik antara pejalan kaki dengan moda lain karena adanya pagar pembatas antara jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki sehingga meminimalisir terjadinya konflik</p>	

2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<p data-bbox="778 197 799 221">3</p> <p data-bbox="639 227 943 356"><i>Pedestrian Walkways available but congested, needs better maintenance and cleanliness</i></p> <p data-bbox="628 396 954 722">Tersedianya jalur pejalan kaki namun membutuhkan pemeliharaan dan kebersihan yang lebih baik. Dan karena lebarnya yang kurang memadai mengakibatkan padatnya pejalan kaki yang melakukan aktivitas di sekitar segmen ini</p>	
---	---------------------------------	--	--

3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	<p>3</p> <p><i>Average distance of controlled crossings is between 200-300m</i></p> <p>Tersedianya Jembatan penyebrangan pada segmen ini dan jarak dari JPO ke JPO lainnya kurang lebih 200-300 m.</p>	
4	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	<p>5</p> <p><i>Very safe-other modes present no danger to pedestrians</i></p> <p>Sangat aman, tidak ada konflik antara kendaraan dengan pejalan kaki</p>	

5	Perilaku pengendara	<p style="text-align: center;">3</p> <p><i>Motorists sometimes yield</i></p> <p>Sikap perilaku pengendara terkadang mengalah terhadap pejalan kaki yang akan menyebrang. Kecepatan pengendara juga terkadang masih dalam batas aman bagi pejalan kaki diwaktu pagi dan sore karena padatnya lalu lintas mempengaruhi kecepatan pengendara , namun jika lalu lintas tidak padat pejalan kaki tetap harus hati-hati karena terlihat kecepatan pengendara yang tinggi.</p>	
---	---------------------	---	---

6	Ketersediaan pendukung	fasilitas	<p>3</p> <p><i>Limited number of provisions for pedestrians</i></p> <p>Terbatasnya lebar jalur pejalan kaki menyebabkan tidak bisa menyediakan fasilitas pendukung yang lebih untuk pejalan kaki</p>	
7	Infrastruktur penyanggah cacat	bagi	<p>1</p> <p><i>No infrastructure for disabled people is available</i></p> <p>Tidak tersedianya infrastruktur bagi penyanggah cacat</p>	

8	Hambatan	<p>5</p> <p><i>There are no obstructions</i></p> <p>Tidak Adanya hambatan sepanjang jalur pejalan kaki sehingga efektifitas pejalan kaki lebih dari 1 meter</p>	
9	Keamanan dari tindak kejahatan	<p>3</p> <p><i>Difficult to ascertain perceived degree of security for pedestrians</i></p> <p>Sulit untuk memastikan rasa aman pada segmen 2 jalur pejalan kaki</p>	-

Sumber : Survey Primer, 2017

Dari masing-masing kondisi segmen maka disimpulkan penilaian per segmen dalam tabel dibawah ini beserta dengan nilai parameter masing-masing untuk mendapat nilai *walkability score*.

Tabel 4. 5 Penilaian Tingkat Walkability dari Peneliti

PENELITI					
Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	5	5	60
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	2	2	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	12
Hambatan	10	5	2	5	40
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					44,45

Sumber : Hasil Analisa, 2017

PARAMETER 1 :

((Bobot Parameter 1 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 1 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 1 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(15 \times 2) + (15 \times 5) + (15 \times 5) / 3$$

60

PARAMETER 2 :

((Bobot Parameter 2 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 2 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 2 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(25 \times 2) + (25 \times 4) + (25 \times 3) / 3$$

75

PARAMETER 3 :

((Bobot Parameter 3 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 3 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 3 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(10 \times 3) + (10 \times 3) + (10 \times 3) / 3$$

30

PARAMETER 4 :

((Bobot Parameter 4 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 4 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 4 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(10 \times 5) + (10 \times 5) + (10 \times 5) / 3$$

50

PARAMETER 5 :

((Bobot Parameter 5 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 5 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 5 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(5 \times 3) + (5 \times 3) + (5 \times 3) / 3$$

15

PARAMETER 6 :

((Bobot Parameter 6 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 6 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 6 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(10 \times 2) + (10 \times 2) + (10 \times 2) / 3$$

20

PARAMETER 7 :

((Bobot Parameter 7 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 7 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 7 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(2 \times 3) + (10 \times 2) + (10 \times 1) / 3$$

12

PARAMETER 8 :

((Bobot Parameter 8 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 8 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 8 X Score Parameter Segmen 3)) / 4

$$(10 \times 5) + (10 \times 2) + (10 \times 5) / 3$$

40

PARAMETER 9 :

((Bobot Parameter 9 X Score Parameter Segmen 1) + (Bobot Parameter 9 X Score Parameter Segmen 2) + (Bobot Parameter 9 X Score Parameter Segmen 3)) / 3

$$(5 \times 3) + (5 \times 3) + (5 \times 3) / 3$$

$$15$$

Walkability Score :

$$\begin{aligned} & ((\text{Score Parameter 1} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 2} \times \text{Bobot}) + \\ & + (\text{Score Parameter 3} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 4} \times \text{Bobot}) + \\ & + (\text{Score Parameter 5} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 6} \times \text{Bobot}) + \\ & + (\text{Score Parameter 7} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 8} \times \text{Bobot}) + \\ & + (\text{Score Parameter 9} \times \text{Bobot}) / (\text{Bobot 1} + \text{Bobot 2} + \text{Bobot 3} + \\ & + \text{Bobot 4} + \text{Bobot 5} + \text{Bobot 6} + \text{Bobot 7} + \text{Bobot 8} + \text{Bobot 9}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & (60 \times 15) + (75 \times 25) + (30 \times 10) + (50 \times 10) + (15 \times 5) + (20 \\ & \times 10) + (12 \times 10) + (40 \times 10) + (15 \times 5) / \\ & (15+25+10+10+5+10+10+10+5) \end{aligned}$$

$$44,45$$

Dari hasil diatas yang diberikan peneliti menunjukkan bahwa tingkat *walkability* yang di berikan peneliti di koridor kawasan Dukuh Atas adalah 44,45 dimana dari nilai itu masuk dalam klasifikasi nilai 25-49 yaitu sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Lalu untuk memvalidasi hasil tesrsebut, berikut dibawah ini merupakan penilaian tingkat *walkability* yang diberikan oleh responden (pengguna).

4.2.2 Identifikasi Tingkat Walkability Menurut Persepsi Pengguna

Identifikasi tingkat *walkability* menurut pengguna sangat penting untuk menjadi perbandingan dengan nilai tingkat *walkability* yang diberikan oleh peneliti sendiri, sehingga penilaiannya bukan hanya penilaian secara subjektif dari peneliti. Dalam proses ini peneliti melakukan survey lapangan lalu memberikan *walkability scoring guide* dengan menjelaskan kondisi-kondisi per parameter, lalu tujuan dan maksud penelitian

ke pengguna yang tidak sengaja bertemu di sepanjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas.

Berdasarkan tingkat *walkability* yang diberikan oleh pengguna, didapatkan dengan hasil dimana tingkat *walkability* terendah yaitu pada nilai 39,30 sedangkan tingkat *walkability* tertinggi yaitu pada nilai 48,14. Tingkat *walkability* yang dihasilkan yaitu berdasarkan masing-masing persepsi dan pandangannya terhadap setiap segmen jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas (Jl Jendral Sudirman).

Berikut merupakan kesimpulan penilaian rata-rata tingkat *walkability* yang diberikan peneliti dan responden ;

- Nilai berdasarkan pengamatan peneliti : 44,45
- Nilai berdasarkan pengamatan responden : 43, 38

Dari hasil rata-rata perhitungan tingkat *walkability* di masing-masing segmen, nilai *walkability* yang didapat memiliki nilai interval yang masih tergolong kurang baik dan juga nilai tersebut tidak memiliki perbedaan jauh dengan nilai tingkat *walkability* Jakarta yang ada dalam *Walkability Survey In Asia City*. Hal ini dapat menjadi permasalahan dimasa depan apabila kualitas fasilitas pejalan kaki tidak ditingkatkan, karena jika kualitasnya semakin memburuk dan nilai *walkability*nya semakin menurun, pejalan kaki dapat beralih kepada moda lainnya seperti kendaraan bermotor.

4.2.3 Rata-rata Nilai Per Parameter

Setelah mendapatkan nilai *walkability*, dilanjutkan dengan mencari rata-rata nilai setiap parameter. Rata-rata nilai parameter dibutuhkan untuk mengetahui parameter apa saja yang masih dianggap kurang baik sehingga menjadi prioritas peningkatan kualitas dan parameter apa yang dianggap sudah cukup baik namun tetap perlunya peningkatan kualitas untuk menjadi semakin baik . Berikut tabel dibawah ini merupakan nilai rata-

rata per parameter yang dihasilkan dari setiap hasil penilaian responden .

Tabel 4. 6 Nilai Rata-rata Parameter

No	Parameter	Rata-rata
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	54,9
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	69,6
3	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	30
4	Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan	49,1
5	Perilaku pengendara	16,91
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	22,8
7	Infrastruktur bagi penyandang cacat	15,9
8	Hambatan	43,19
9	Keamanan dari tindak kejahatan	15,31
Rata-rata		35,3

Sumber : Hasil analisa, 2017

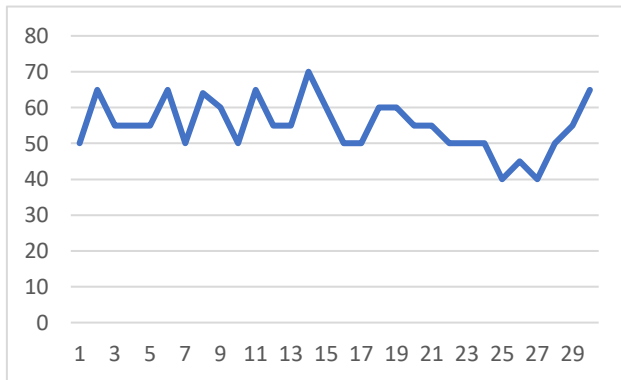
Berdasarkan hasil perhitungan didapatkan bahwa nilai parameter yang masih dibawah rata-rata 35,3 adalah :

1. Perilaku pengendara
2. Ketersediaan fasilitas pendukung
3. Infrasktruktur bagi penyandang cacat

4. Keamanan dari tindak kejahatan
5. Ketersediaan fasilitas penyebrangan

A. Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Transportasi Lain

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain terjadi saat pagi dan sore hari terutama pada segmen 1. Dimana metromini, taksi ataupun angkutan umum lainnya berhenti sembarangan dan mengganggu aktivitas pejalan kaki. Pada segmen 2 dan segmen 3 menurut beberapa responden tidak begitu banyak konflik, kecuali para penjual minuman yang menggunakan sepeda berjualan di sepanjang jalur pejalan kaki dan juga beberapa motor yang memarkirkan motornya di jalur pejalan kaki, hal ini mengakibatkan terganggunya sirkulasi pejalan kaki. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil



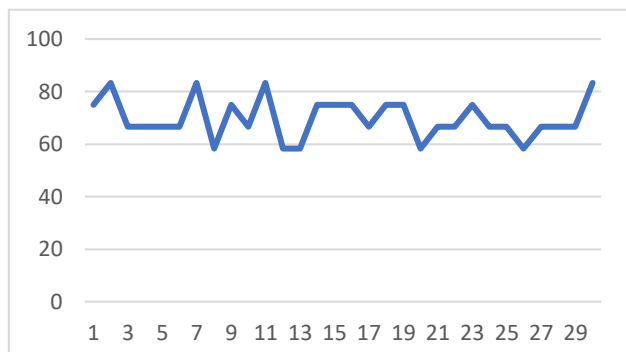
Gambar IV. 15 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Transportasi Lain

Sumber : Hasil analisa, 2017

penilaian 30 responden yaitu 54,9.

B. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden, ketersediaan jalur pejalan kaki di kawasan ini sudah cukup baik, namun hanya saja membutuhkan perawatan yang berhubungan dengan kebersihan dan perbaikan pada paving yang telah rusak. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 69,6.



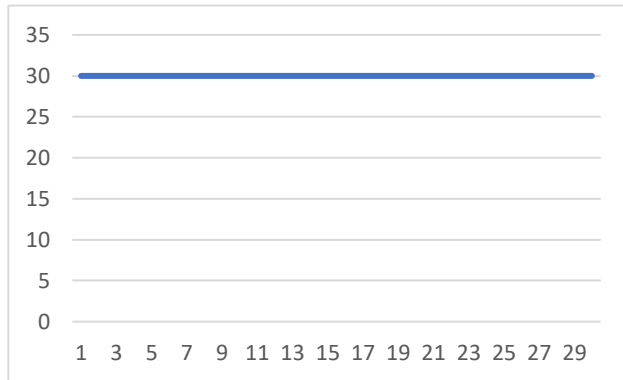
Gambar IV. 16 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Sumber : Hasil analisa, 2017

C. Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden fasilitas penyebrangan yang diberikan sudah cukup baik apabila dilihat dari jumlah penyebrangan yang diberikan dan jarak tempuh yang tidak jauh dari pemberhentian transportasi publik. Namun beberapa responden juga mengatakan bahwa penyebrangan yang disediakan tidak mendukung bagi penyandang disabilitas. Sehingga perlunya perbaikan dan

perawatan pada setiap ketersediaan penyebrangan yang bukan hanya ramah pada pejalan kaki maupun juga ramah terhadap penyandang disabilitas. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 30.



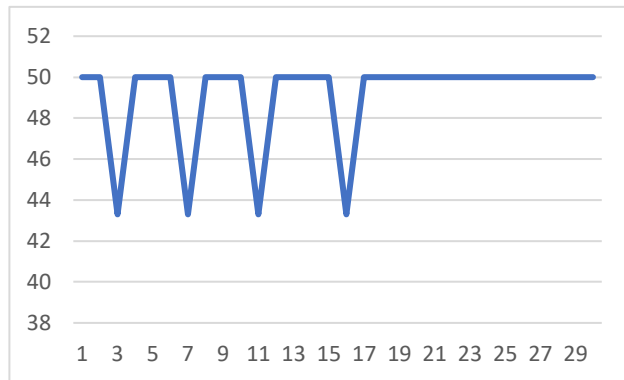
Gambar IV. 17 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan

Sumber : Hasil analisa, 2017

D. Pejalan kaki Dapat Menyebrang dengan Aman Saat Menyebrang Jalan.

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 responden. Menurut para responden, dalam melakukan penyebrangan tentunya sudah aman baik melalui fasilitas penyebrangan dan zebra cross pada persimpangan yang tersedia. Tetapi apabila menyebrang menggunakan zebra cross ada beberapa responden yang merasa kurang aman, karena para pengendara yang tidak mau mengalah di jam-jam padat dan membuat para pejalan kaki harus hati-hati. Faktor lainnya juga pada marka zebra cross yang tersedia

namun sudah tidak terlalu terlihat membuat kesulitan dalam menyebrang. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 49,1.



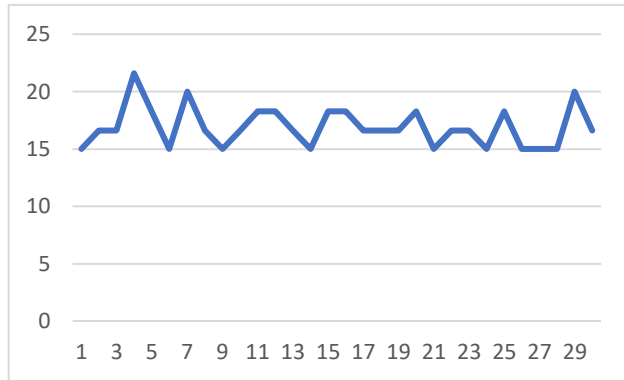
Gambar IV. 18 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Pejalan Kaki Dapat Menyebrang dengan Aman Saat Menyebrang Jalan

Sumber : Hasil analisa, 2017

E. Perilaku Pengendara

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden sikap pengendara dikatakan cukup baik dan tidak membahayakan pejalan kaki. Namun apabila pada jam padat baik pagi maupun sore, perilaku pengendara dikatakan kurang baik karena terlihat tergesa-gesa dalam mengendarai kendaraannya dan tidak memperhatikan para pejalan kaki yang akan menyebrang pada persimpangan. Menurut para responden penambahan rambu-rambu lalu lintas (rambu penyebrangan pejalan kaki, rambu hati-hati, dll) juga menentukan kedisiplinan para pengendara dalam berkendara dan dapat memprioritaskan

pejalan kaki. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 16,91.

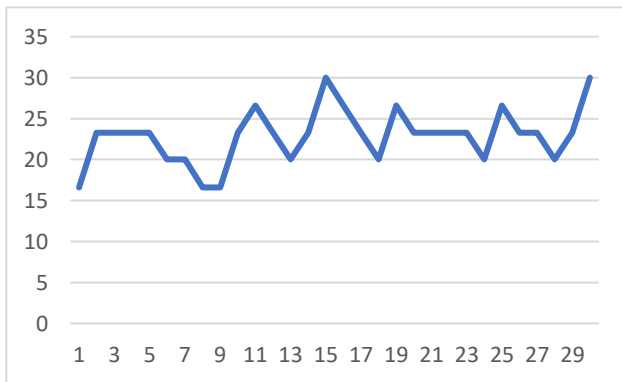


Gambar IV. 19 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Perilaku Pengendara

Sumber : Hasil analisa, 2017

F. Ketersediaan Fasilitas Pendukung

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden, ketersediaan fasilitas pendukung di kawasan ini masih kurang khususnya tempat duduk dan lampu. Hal ini lebih dirasakan pada pejalan kaki yang berjalan pada segmen 1 dan segmen 3, sehingga perlunya menambah tempat duduk dan lampu pada segmen ini. Pada segmen 2 walaupun sudah terlihat adanya beberapa fasilitas pendukung, namun tidak terawat dengan baik, sehingga tetap dibutuhkannya perawatan agar para pejalan kaki merasa nyaman saat berjalan dan dapat memanfaatkan fasilitas yang ada . Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 22,8.

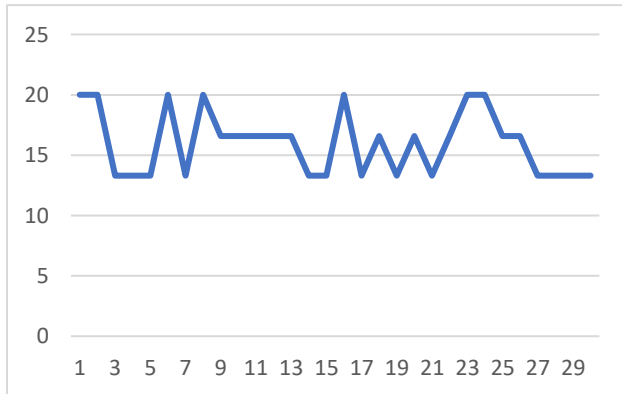


Gambar IV. 20 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Ketersediaan Fasilitas Pendukung

Sumber : Hasil analisa, 2017

G. Infrastruktur bagi penyandang cacat

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden pada segmen 1 dan segmen 2 dinilai tidak memiliki infrastruktur bagi penyandang cacat yang baik dan tidak dapat dipergunakan sesuai dengan fungsinya. Sedangkan pada segmen 3 tidak tersedianya infrastruktur bagi penyandang cacat, sehingga pentingnya memperbaiki marka penyandang cacat dan menyediakan ram di beberapa persimpangan. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 15,9.

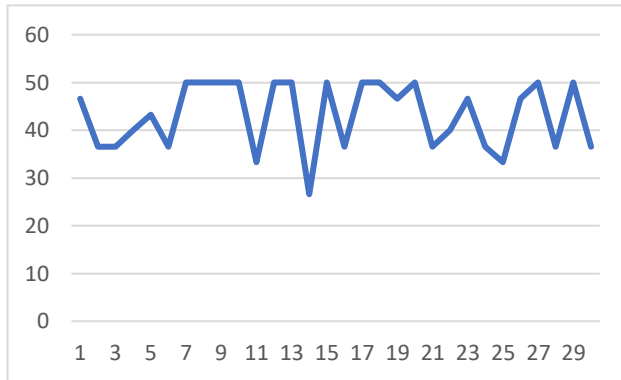


Gambar IV. 21 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Infrastruktur Bagi Penyandang Cacat

Sumber : Hasil analisa, 2017

H. Hambatan

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 reponden. Menurut para responden sepanjang jalur pejalan kaki koridor kawasan Dukuh Atas, ada yang merasa tidak adanya hambatan sewaktu berjalan namun ada juga yang merasa terhambat karena adanya para pengendara motor yang parkir pada jalur pejalan kaki, PKL yang berjualan dengan sepeda, peletakan tiang-tiang listrik yang tidak beraturan dan juga tiang jembatan penyebrangan yang dapat mengambil setengah dari lebar jalur pejalan kaki, begitu juga penataan pohon yang tidak teratur cukup mengganggu aktivitas berjalan. Hal tersebut penting untuk ditata kembali, sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 43,19.

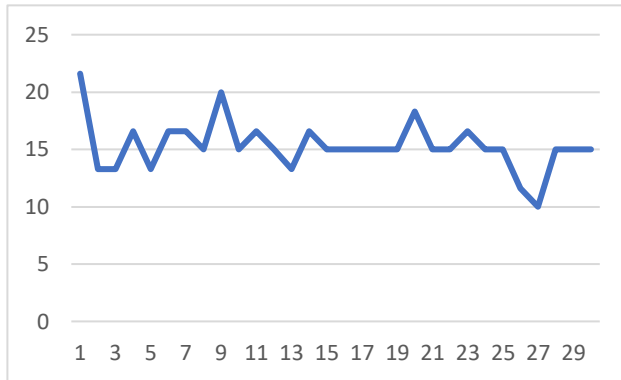


Gambar IV. 22 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Hambatan

Sumber : Hasil analisa, 2017

I. Keamanan Dari Tindak Kejahatan

Berikut dibawah ini merupakan gambaran grafik rata-rata penilaian parameter yang diberikan 30 responden. Menurut para responden, keamanan dari tindak kejahatan pada setiap lingkungan segmen sangat relatif dan tergantung pada cara pandang rasa keamanan itu pada setiap individu. Namun berdasarkan hasil, responden cenderung tidak dapat memastikan apakah lingkungan sepanjang koridor tersebut aman dari tindak kejahatan apa tidak. Lalu responden lainnya ada juga yang mengungkapkan rasa tidak amannya dikarenakan kurangnya penerangan jalan pada malam hari hal ini disebabkan karena banyaknya lampu jalan yang tertutupi dengan pohon sehingga mengakibatkan gelapnya jalur pejalan kaki dan ada pada titiik tertentu yang memang tidak memiliki lampu penerangan jalan, sehingga pentingnya penambahan penerangan demi meminimalkan tindak kejahatan dan penting adanya cctv sebagai kamera pengawas. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 15,31.



Gambar IV. 23 Grafik Rata-rata Penilaian Parameter Keamanan Dari Tindak Kejahatan

Sumber : Hasil analisa, 2017

4.3 Mengidentifikasi Tingkat Kepuasan Masyarakat Terhadap Jalur Pejalan Kaki

Setelah mengetahui penilaian tingkat *walkability* baik dari peneliti maupun pengguna, lalu dilanjutkan dengan penyebaran kuisioner secara online dengan target 100 responden untuk mengetahui tingkat kepuasan (sangat tidak puas-puas) dan tingkat kepentingan dari beberapa variabel dan parameter *Global Walkability Index*. Kemudian data diolah dengan *Multicriteria Satisfaction Analysis*, dimana dalam analisis ini variabel merupakan kriteria, sedangkan parameter merupakan sub kriteria.

Dengan menggunakan *Multicriteria Satisfaction Analysis*, hasil dalam bentuk persen yang didapatkan diterjemahkan ke dalam hasil berikut ini :

Tabel 4. 7 Klasifikasi Kepuasan

20%	Sangat tidak puas
40%	Tidak puas
60%	Biasa saja
80%	Puas
100%	Sangat puas

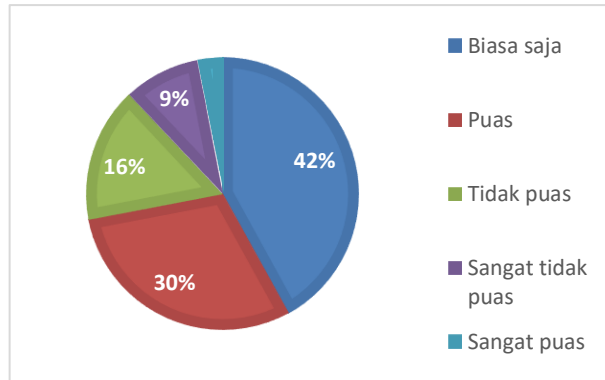
Sumber : Grigoroudis dan Siskos, 2002

4.3.1 Tingkat kepuasan Sub kriteria

Pada dasarnya sub-kriteria (parameter) merupakan turunan dari 4 kriteria (variabel) seperti keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan. Dimana dari 9 sub kriteria tersebut dicari tingkat kepuasannya. Berikut dibawah ini merupakan penilaian tingkat kepuasan sub kriteria.

A. Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Transportasi Lain

Pada sub kriteria konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 34 persen dari pejalan kaki . Dimana dari hasil tersebut 30 responden mengatakan puas dan 4 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 70 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

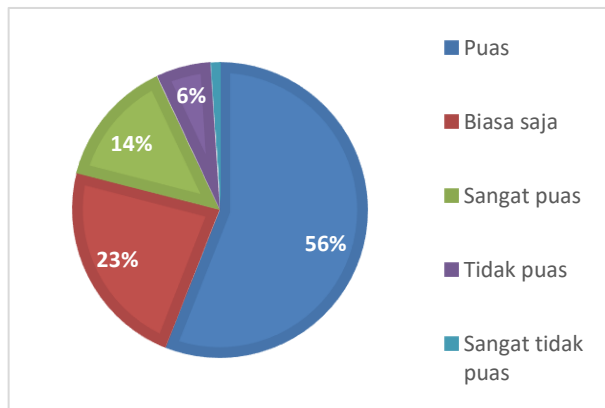


Gambar IV. 24 Tingkat Kepuasan Konflik Jalur Pejalan Kaki Dengan Moda Transportasi Lain

Sumber : Hasil analisa, 2017

B. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Pada sub kriteria ketersediaan jalur pejalan kaki, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 70 persen dari pejalan kaki . Dimana dari hasil tersebut 56 responden mengatakan puas dan 14 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 30 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

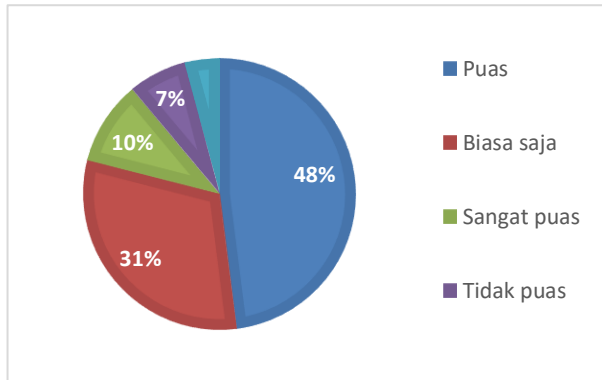


Gambar IV. 25 Tingkat Kepuasan Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Sumber : Hasil analisa, 2017

C. Ketersediaan Penyebrangan

Pada sub kriteria ketersediaan penyebrangan, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 58 persen dari pejalan kaki . Dimana dari hasil tersebut 48 responden mengatakan puas dan 10 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 42 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

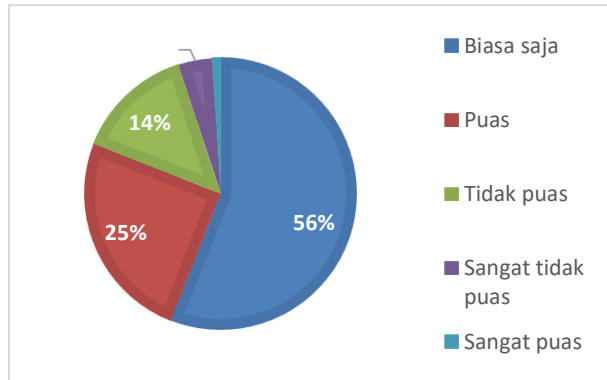


Gambar IV. 26 Tingkat Kepuasan Ketersediaan Penyebrangan

Sumber : Hasil analisa, 2017

D. Kendala/Hambatan

Pada sub kriteria kendala/hambatan, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 26 persen dari pejalan kaki . Dimana dari hasil tersebut 25 responden mengatakan puas dan 1 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 74 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

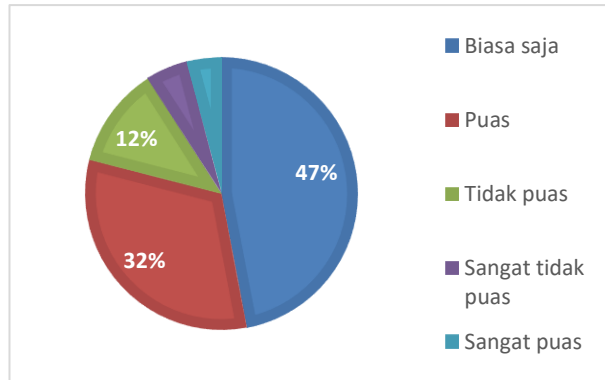


**Gambar IV. 27 Tingkat Kepuasan
Kendala/Hambatan**

Sumber : Hasil analisa, 2017

E. Keamanan Terhadap Kejahatan

Pada sub kriteria keamanan terhadap kejahatan, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 36 persen dari pejalan kaki. Dimana dari hasil tersebut 32 responden mengatakan puas dan 4 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 64 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

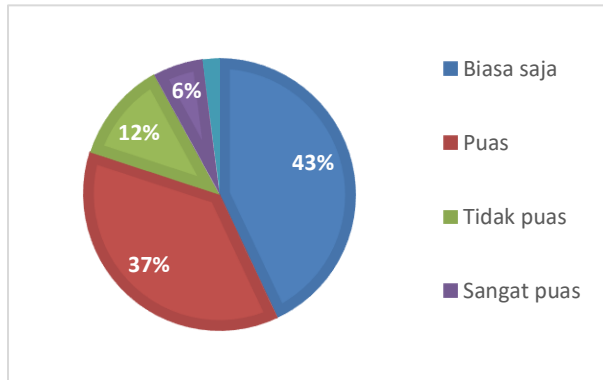


Gambar IV. 28 Tingkat Kepuasan Keamanan Terhadap Kejahatan

Sumber : Hasil analisa, 2017

F. Keamanan Penyebrangan

Pada sub kriteria keamanan penyebrangan, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 43 persen dari pejalan kaki. Dimana dari hasil tersebut 37 responden mengatakan puas dan 6 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 57 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

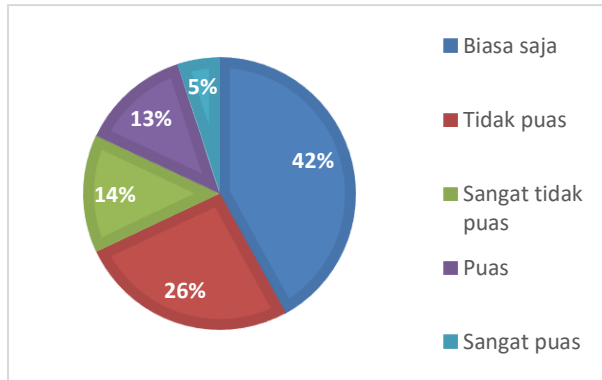


Gambar IV. 29 Tingkat Kepuasan Keamanan Penyebrangan

Sumber : Hasil analisa, 2017

G. Perilaku Pengendara

Pada sub kriteria sikap perilaku pengendara, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 18 persen dari pejalan kaki. Dimana dari hasil tersebut 13 responden mengatakan puas dan 5 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 82 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

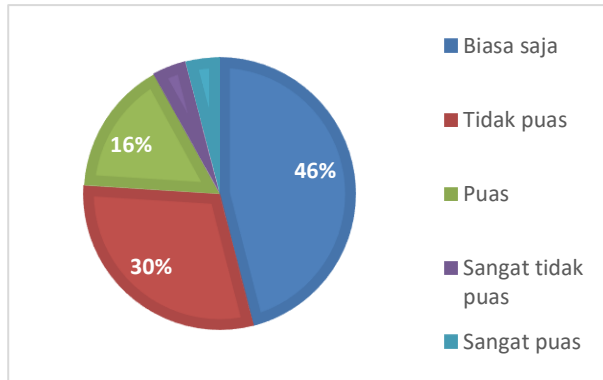


Gambar IV. 30 Tingkat Kepuasan Perilaku Pengendara

Sumber : Hasil analisa, 2017

H. Fasilitas Pendukung

Pada sub kriteria fasilitas pendukung , hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 20 persen dari pejalan kaki. Dimana dari hasil tersebut 16 responden mengatakan puas dan 4 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 80 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.

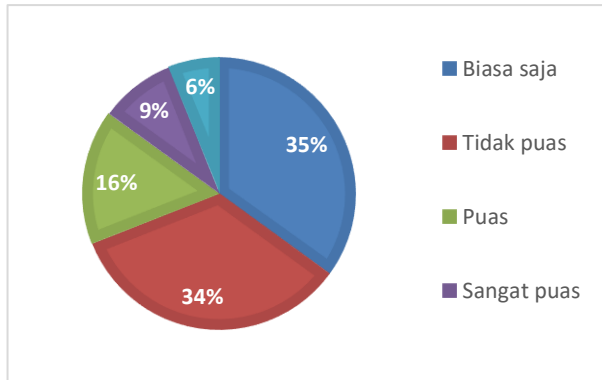


Gambar IV. 31Tingkat Kepuasan Fasilitas Pendukung

Sumber : Hasil analisa, 2017

I. Infrastruktur Penunjang Kelompok Penyandang Cacat

Pada sub kriteria infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat, hasil survei mengatakan bahwa tingkat kepuasan yang didapatkan sebesar 25 persen dari pejalan kaki. Dimana dari hasil tersebut 16 responden mengatakan puas dan 9 responden mengatakan sangat puas. Dari hasil ini didapatkan bahwa 75 persen lainnya belum merasa puas pada parameter ini.



Gambar IV. 32 Tingkat Kepuasan Infrastruktur Penunjang

Sumber : Hasil analisa, 2017

4.3.2 Tingkat Kepuasan Kriteria

Setelah mengetahui tingkat kepuasan sub kriteria, dilanjutkan dengan mencari tingkat kepuasan kriteria yaitu keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan. Tahapan yang dilakukan yaitu dengan cara mengkalikan nilai tingkat kepuasan sub kriteria dan bobot tingkat kepentingan sub kriteria lalu dibagi dengan total bobot tingkat kepentingan, setelah itu dikalikan 20 agar nilainya menjadi 100 persen, jadi apabila responden menjawab sangat puas maka nilainya menjadi 100 persen (skala 1-5). Berikut dibawah ini merupakan tingkat kepuasan kriteria.

A. Keamanan

Dalam kriteria keamanan, terdapat sub kriteria seperti konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain, ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan penyebrangan,

kendala/hambatan, dan keamanan terhadap kejahatan. Masing-masing sub kriteria tersebut memiliki nilai kepuasan dan kepentingan.

Berdasarkan hasil perhitungan masing-masing nilai kepuasan di kali dengan masing-masing nilai bobot kepentingan lalu dibagi dengan jumlah bobot kepentingan ($1 + 2 + 3 + 4 + 5$) setelah itu dikali 20, didapatkan kepuasan total untuk faktor kemananan sebesar 68 persen. Sehingga kesimpulannya para responden merasa biasa saja terhadap kriteria ini.

B. Kenyamanan

Dalam kriteria kenyamanan, terdapat sub kriteria seperti amenities (fasilitas pendukung) dan infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat Masing-masing sub kriteria tersebut memiliki nilai kepuasan dan kepentingan.

Berdasarkan hasil perhitungan masing-masing nilai kepuasan di kali dengan masing-masing nilai bobot kepentingan lalu dibagi dengan jumlah bobot kepentingan ($1 + 2$) setelah itu dikali 20, didapatkan kepuasan total untuk faktor kenyamanan sebesar 61 persen. Sehingga kesimpulannya para responden merasa biasa saja terhadap kriteria ini.

C. Keselamatan

Dalam kriteria keselamatan, terdapat sub kriteria seperti keamanan penyebrangan dan perilaku pengendara. Masing-masing sub kriteria tersebut memiliki nilai kepuasan dan kepentingan.

Berdasarkan hasil perhitungan masing-masing nilai kepuasan di kali dengan masing-masing nilai bobot kepentingan lalu dibagi dengan jumlah bobot kepentingan ($1 + 2$) setelah itu dikali 20, didapatkan kepuasan total untuk faktor kenyamanan sebesar 61 persen. Sehingga kesimpulannya para responden merasa biasa saja terhadap kriteria ini.

D. Keindahan

Dalam kriteria keindahan, terdapat sub kriteria seperti Amenities(fasilitas pendukung), namun karena hanya memiliki 1 sub kriteria maka dianggap sudah mewakili nilai kriteria keindahan dan perhitungannya hanya berdasarkan nilai kepuasan yang dikalikan dengan 20, didapatkan kepuasan total untuk faktor kenyamanan sebesar 67 persen. Sehingga kesimpulannya para responden merasa biasa saja terhadap kriteria ini.

4.3.3 Global Satisfaction

Setelah mendapatkan tingkat kepuasan masing-masing kriteria, nilai-nilai tersebut masing-masing dikalikan dengan bobot tingkat kepentingan kriteria dan dibagi dengan total bobot tingkat kepentingan (1+2+3+4), lalu menghasilkan nilai kepuasan total. Nilai kepuasan total tersebut lalu dibagi 100, karena pada dasarnya total responden berjumlah 100. Di hasilnya hasil akhir untuk *Global Satisfaction* (tingkat kepuasan total) mencapai 64 persen dimana responden merasa biasa saja atau belum mencapai kepuasan terhadap kondisi jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas.

4.3.4 Action Diagram

Action diagram merupakan hasil akhir dari proses Analisa *Multicriteria Satisfaction Analysis*. Dimana bobot tingkat kepentingan kriteria (keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan) masing-masing dirata-rata dengan dibagi 100, sehingga menghasilkan nilai rata-rata bobot kepentingan yaitu pada keamanan sebesar 76% , kenyamanan 69% , keselamatan 71% dan keindahan sebesar 33% . Berikut tabel dibawah ini merupakan tabel *Action diagram* yang didalamnya terdapat

average of importance (rata-rata bobot kepentingan kriteria) dan *average of performance* (rata-rata tingkat kepuasan kriteria). Dari nilai *average of importance* (rata-rata bobot kepentingan kriteria) dan *average of performance* (rata-rata tingkat kepuasan kriteria) kemudian dirata-rata lagi untuk mendapatkan rata-rata dalam membuat *action diagram*.

Tabel 4. 8 Action Diagram

CRITERIA	AVERAGE OF IMPORTANCE	AVERAGE OF PERFORMANCE
Keamanan	76 %	68 %
Kenyamanan	69 %	60.8%
Keselamatan	71%	60.67%
Keindahan	33%	66.8%
RATA-RATA	62.25%	64.06%

Sumber : Hasil Analisa, 2017

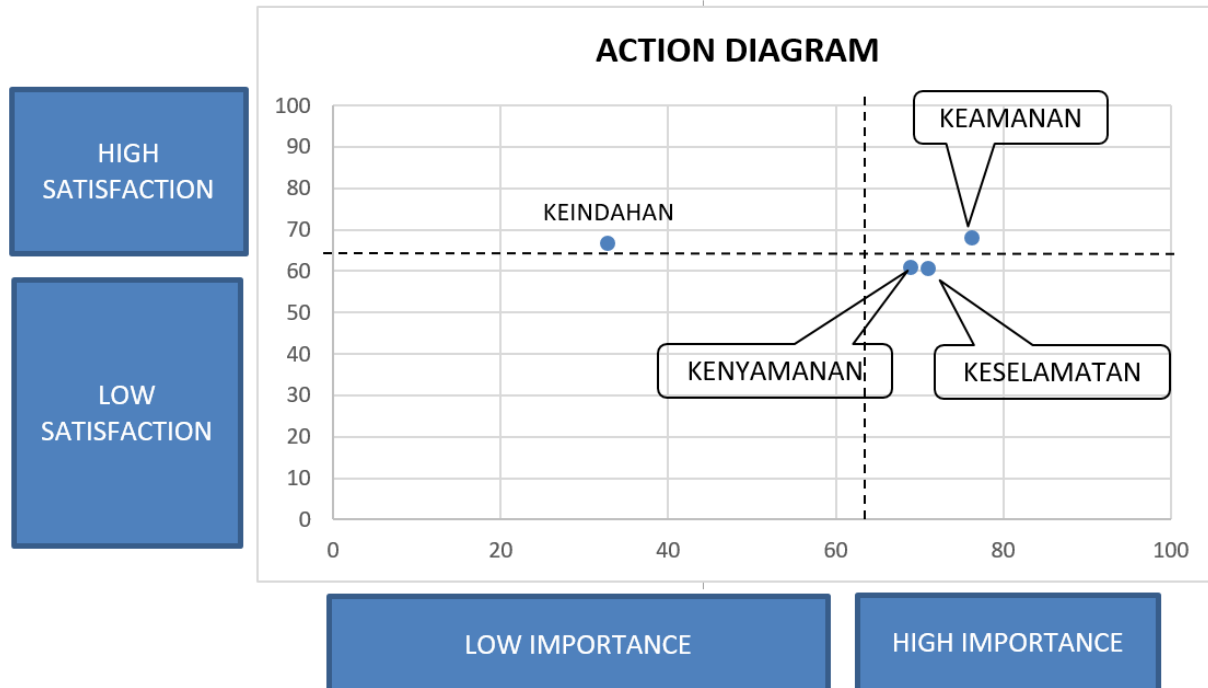
Berdasarkan hasil diatas berikut merupakan hasil analisisnya, yaitu :

- a) *Transfer resources (high performance / low importance):*
keindahan
Dari hasil diatas menunjukan bahwa kriteria keindahan memiliki tingkat kepuasan yang tinggi namun rendah kepentingan, sehingga tidak perlu adanya tindakan lebih lanjut pada kriteria ini. Apabila dilihat pada kondisi eksisting keindahan pada jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas memang sudah dapat dikatakan baik apabila dilihat dari penataan vegetasi dan penataan beberapa fasilitas, namun pada dasarnya responden tidak menganggap penting hal itu dalam penentu rasa aman dan nyaman dalam melakukan aktivitas pejalan kaki.
- b) *Action opportunity (low performance / high importance):*
kenyamanan, keselamatan

Dari hasil diatas menunjukkan kriteria kenyamanan dan keselamatan memiliki tingkat kepuasan rendah namun tinggi kepentingan, sehingga pada 2 kriteria ini perlu adanya peningkatan untuk meningkatnya pula tingkat kepuasan masyarakat. Apabila dilihat pada kondisi eksisting, kriteria keselamatan pada jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas belum baik dikarenakan faktor perilaku pengendara yang tidak memprioritaskan pejalan kaki dan juga fasilitas penyebrangan zebra cross yang kurang memadai. Selain itu pada kriteria kenyamanan dapat dilihat dari fasilitas pendukung yang kurang memadai yang akhirnya menentukan rasa nyaman para pejalan kaki. Sehingga 2 kriteria ini harus dapat ditingkatkan.

- c) *Leverage opportunity (high performance / high importance)*: keamanan

Dari hasil diatas menunjukkan kriteria keamanan memiliki tingkat kepuasan tinggi dan tingkat kepentingan tinggi sehingga tetap harus dipertahankan dan dijaga tentunya dengan membuat upaya-upaya keamanan bagi pejalan kaki.



Gambar IV. 33 Action Diagram

Sumber :Hasil analisa, 2017

4.4 Arahana Pengembangan *Walkable City* Berdasarkan Preferensi Pengguna

Setelah mengetahui tingkat walkability baik dari peneliti maupun pengguna, di dapatkan hasil beberapa parameter yang masih dibawah rata-rata dari penilaian pengguna. Maka dari itu pengembangan yang dilakukan dengan mengacu pada parameter-parameter dalam *Global Walkability Index* yang memiliki nilai rata-rata kurang baik dan tentunya dengan tetap memperhatikan kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Hasil pengembangan-pengembangan pada parameter dihasilkan berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan responden saat proses pengisian *Walkability Scoring Guide* yang kemudian dianalisis dan diarahkan kembali lebih dalam oleh peneliti. Berikut dibawah ini tabel analisis preferensi pengembangan.

Tabel 4. 9 Arahan pengembangan Jalur Pejalan Kaki Konsep *Walkable City*

No	Parameter (dibawah rata-rata)	Kondisi eksisting	Preferensi pengembangan (dari pengguna)	Arahan Pengembangan
1	Perilaku pengendar a	<ul style="list-style-type: none"> - Berdasarkan hasil pengamatan, perilaku pengendara di koridor Dukuh Atas rata-rata mengendarai kendaraannya dengan kecepatan yang cukup baik apabila jalan dianggap sepi. Namun pada saat jam padat di pagi dan sore hari, para pengendara mengendarai kendaraan dengan kecepatan rendah tetapi terlihat tergesa-gesa, sehingga 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlunya penambahan rambu penyebrangan pejalan kaki untuk memprioritaskan pejalan kaki yang akan menyebrang - Perlunya perbaikan pada marka zebra cross penyebranga 	<ul style="list-style-type: none"> - Rambu-rambu penyebrangan seperti tanda-tanda lalu lintas, tanda tempat penyebrangan (termasuk tempat penyebrangan bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik) dapat dikembangkan di sekitar koridor Dukuh Atas, khususnya pada persimpangan-persimpangan jalan di setiap segmen. Rambu peringatan dipasang

		<p>membahayakan pejalan kaki yang akan menyebrang pada persimpangan ataupun berpindah. Dan juga pada jam padat terutama sore hari para pengendara motor suka mengambil jalur pejalan kaki untuk menghindari kemacetan.</p> <p>- Berdasarkan penilaian responden sikap pengendara dikatakan cukup baik dan tidak membahayakan pejalan kaki. Namun apabila pada jam padat baik pagi maupun sore, perilaku pengendara dikatakan kurang baik</p>	n	<p>sebelum lokasi untuk memperingatkan pada pengendara bermotor akan adanya aktifitas penyebrangan.</p> <p>Pemasangan rambu dan penempatannya pada jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas harus juga diperhatikan dengan jarak rambu dari bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan minimal 0,60 meter. Sehingga mudah dilihat pengendara dan tidak memakan banyak ruang pejalan kaki.</p> <p>- Marka zebra cross perlu dikembangkan dan diperbaiki melihat banyaknya marka yang sudah tidak terawat di</p>
--	--	--	---	--

		<p>karena terlihat tergesa-gesa dalam mengendarai kendaraannya dan tidak memperhatikan para pejalan kaki yang akan menyebrang pada persimpangan.</p>		<p>setiap segmen jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Namun karena koridor Dukuh Atas memiliki arus lalu lintas kendaraan dan arus pejalan kaki cukup tinggi, tempat penyebrangan dapat dilengkapi lagi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arah pengembangan lainnya seperti pada pagar pengaman yang memisahkan jalur pejalan kaki dengan jalur lalu lintas, hal ini sangat penting dikembangkan terutama pada segmen 1 dan 2 untuk mengurangi para pengendara motor yang menggunakan jalur
--	--	--	--	---

				pejalan kaki. Bahan yang digunakan sebaiknya metal/beton yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan.
2	Ketersediaan fasilitas pendukung	<ul style="list-style-type: none"> - Berdasarkan hasil pengamatan ketersediaan fasilitas pendukung di jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas masih sangat kurang, khususnya pada segmen 1 dan segmen 3. - Berdasarkan penilaian responden, ketersediaan fasilitas pendukung di kawasan ini masih kurang. Hal ini lebih dirasakan pada pejalan kaki yang berjalan pada 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlunya penambahan fasilitas pendukung seperti tempat duduk dan tempat sampah penambahan lampu dan rambu lalu lintas lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> - Penambahan fasilitas seperti tempat duduk dapat dikembangkan terutama pada segmen 1 dan segmen 3, karena pada segmen ini masih minimnya fasilitas tempat duduk khususnya pada segmen yang diperuntukkan untuk menunggu angkutan umum. Jika dilihat pada kondisi eksistingnya dalam penambahan fasilitas tempat duduk jarak yang memadai yaitu antar tempat duduk

		<p>segmen 1 dan segmen 3. Pada segmen 2 walaupun sudah terlihat adanya beberapa fasilitas pendukung, namun tidak terawat dengan baik.</p>		<p>sekitar 10 meter (disesuaikan dengan pedoman penyediaan sarana ruang pejalan kaki).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penambahan fasilitas seperti tempat sampah tentunya disesuaikan dengan kebutuhan panjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Penambahan tempat sampah sebaiknya dilakukan di segmen 3, dengan jarak antar tempat sampah sekitar 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan dan sesuai juga dengan keadaan kondisi eksisting jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas, dan bahan
--	--	---	--	---

				<p>yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (disesuaikan dengan pedoman penyediaan sarana ruang pejalan kaki).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dalam hal pencahayaan, penambahan lampu perlu dikembangkan lagi dalam hal kuantitas dan kualitasnya di setiap segmen, khususnya pada segmen 1 dan segmen 3 yang masih kurang akan penerangan. Dan jika disesuaikan dengan kondisi eksistingnya, jarak antar lampu penerangan yaitu setiap 10 meter (disesuaikan dengan pedoman
--	--	--	--	---

				<p>penyediaan sarana ruang pejalan kaki).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penambahan rambu-rambu dapat dikembangkan di setiap segmen guna untuk menciptakan ketertiban dalam mengendara. Rambu-rambu umumnya diletakkan pada jalur dengan arus pedestrian padat dengan besaran sesuai kebutuhan. Rambu-rambu yang harus disediakan sesuai dengan kondisi eksisting di sepanjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas yaitu rambu dilarang parkir dan dilarang berhenti.
3	Infrastruktur	- Berdasarkan hasil	- Perlunya	- Penambahan marka

	ur bagi penyandang g cacat	<p>pengamatan ketersediaan infrastruktur bagi penyandang cacat di jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas masih sangat kurang, terutama pada segmen 3. Untuk segmen 1 dan 2 sudah tersedia namun tidak dapat dipergunakan karena sudah tidak terawat dan rusak.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berdasarkan penilaian responden pada segmen 1 dan segmen 2 dinilai tidak memiliki infrastruktur bagi penyandang cacat yang baik dan tidak dapat dipergunakan sesuai 	<p>penambahan marka penyandang cacat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perlu adanya ram 	<p>penyandang cacat dan ramp dibutuhkan di setiap segmen jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Tentunya ramp dan marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan dan bebas hambatan, sebaiknya memiliki penanda khusus berupa garis berwarna dan diarahkan pada titik titik interaksi sosial sehingga apabila dilihat dari kondisi eksisting, para penyandang disabilitas dapat dengan mudah menuju ke fasilitas perkantoran ataupun pusat perdagangan dan jasa.</p>
--	----------------------------------	---	---	--

		dengan fungsinya. Sedangkan pada segmen 3 tidak tersedianya infrastruktur bagi penyanggah cacat.		
4	Keamanan dari tindak kejahatan	<ul style="list-style-type: none"> - Berdasarkan hasil pengamatan, peneliti tidak dapat memastikan secara pasti keamanan dari tindak kejahatan di jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Namun antisipasi dan upaya-upaya keamanan penting untuk ditingkatkan guna memberikan rasa aman dan nyaman pejalan kaki. - Berdasarkan penilaian responden, keamanan 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlunya pemasangan kamera CCTV 	<ul style="list-style-type: none"> - Pemasangan cctv sebagai sarana pengawas mungkin dapat dikembangkan di setiap segmen, namun sebenarnya cctv sifatnya hanya dapat merekam kejadian sehingga selain cctv perlu juga upaya lainnya seperti petugas yang berpatroli pada malam hari.

		<p>dari tindak kejahatan pada setiap lingkungan segmen sangat relatif dan tergantung pada cara pandang rasa keamanan itu pada setiap individu. Namun berdasarkan hasil, responden cenderung tidak dapat memastikan apakah lingkungan sepanjang koridor tersebut aman dari tindak kejahatan apa tidak. Lalu responden lainnya ada juga yang mengungkapkan rasa tidak amannya dikarenakan kurangnya penerangan jalan pada malam hari hal ini disebabkan karena banyaknya lampu jalan</p>		
--	--	--	--	--

		yang tertutupi dengan pohon sehingga mengakibatkan gelapnya jalur pejalan kaki dan ada pada titiik tertentu yang memang tidak memiliki lampu penerangan jalan. Oleh karena itu hal ini memungkinkan adanya tindak kejahatan.		
5	Ketersediaan fasilitas penyebrangan	- Berdasarkan hasil pengamatan, ketersediaan fasilitas penyebrangan di koridor Dukuh Atas sudah cukup baik yang dilihat dari jumlah dan jarak yang tidak terlalu jauh dari satu JPO ke JPO lainnya. Namun fasilitas penyebrangan	- Perlu adanya peningkatan kualitas JPO	- Pengembangan kualitas JPO di setiap segmen seperti JPO yang ramah penyandang disabilitas, karena saat ini permasalahan di kota Jakarta yaitu ada pada JPO yang belum ramah terhadap penyandang disabilitas. Hal ini sangat relevan dikembangkan di

		<p>yang tersedia tidak ramah bagi penyandang disabilitas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berdasarkan penilaian responden fasilitas penyebrangan yang diberikan sudah cukup baik apabila dilihat dari jumlah penyebrangan yang diberikan dan jarak tempuh yang tidak jauh dari pemberhentian transportasi publik. Namun beberapa responden juga mengatakan bahwa penyebrangan yang disediakan tidak mendukung bagi penyandang disabilitas. Sehingga perlunya 		<p>koridor Dukuh Atas, mengingat JPO sangat bermanfaat terutama untuk mempermudah penyandang disabilitas melakukan pergerakan dan perpindahan.</p>
--	--	--	--	--

		<p>perbaikan dan perawatan pada setiap ketersediaan penyebrangan yang bukan hanya ramah pada pejalan kaki maupun juga ramah terhadap penyandang disabilitas.</p>		
--	--	--	--	--

Sumber: Hasil Analisa, 2017

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Global Walkability Index (GWI) merupakan analisis kualitatif penilaian tentang kondisi berjalan termasuk keselamatan, keamanan, dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki. Analisis ini juga memberikan pemahaman tentang *walkability* yang lebih baik di kota-kota Asia, dan mampu mengidentifikasi cara untuk meningkatkan pejalan kaki. Tentunya Tingkat *walkability* di setiap kota-kota besar memiliki nilai yang berbeda-beda karena adanya perbedaan kondisi secara fisik pada setiap jalur pejalan kaki.

Salah satu yang diteliti dalam studi ini adalah melihat seberapa besar tingkat *walkability* jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas baik dari peneliti dan pengguna, begitu juga dengan persepsi masyarakat terhadap jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Dengan begitu dari hasil tingkat *walkability* yang dihasilkan, kita dapat mengetahui pengembangan apa saja yang harus dilakukan yang tentunya disesuaikan dengan kondisi eksistingnya. Berikut ini adalah beberapa kesimpulan yang dapat diambil dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan.

- Nilai tingkat *walkability* kawasan Dukuh Atas Jakarta baik yang diberikan oleh peneliti maupun pengguna tidak berbeda jauh, dari peneliti yaitu 44,45 sedangkan dari pengguna yaitu 43,38 . Hasil tersebut menunjukkan bahwa sedikit fasilitas yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki.
- Dari parameter penilaian *Global Walkability Index*, nilai parameter yang masih ada dibawah rata-rata yaitu perilaku pengendara, ketersediaan fasilitas pendukung, infrastruktur bagi penyandang cacat, keamanan dari tindak kejahatan dan ketersediaan fasilitas penyebrangan. Sehingga demikian

parameter-parameter tersebut penting untuk diperhatikan dalam pengembangan jalur pejalan kaki yang bersifat *walkable* dan dapat meningkatkan nilai tingkat *walkability*.

- Berdasarkan hasil kuisioner, tingkat kepuasan total terhadap jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas yaitu sebesar 64 persen dimana yang artinya masyarakat merasa biasa saja dan belum mencapai kepuasan terhadap kondisi jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas.
- Pada pengembangan jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas difokuskan hanya pada beberapa parameter dalam Global Walkability Index yang memiliki nilai parameter dibawah rata-rata seperti perilaku pengendara dengan menambah rambu penyebrangan pejalan kaki agar para pengendara memprioritaskan para pejalan kaki dan juga memperbaiki marka zebra cross. Selain itu pada parameter ketersediaan fasilitas pendukung perlunya pengembangan seperti pada penambahan tempat duduk, tempat sampah, lampu dan rambu-rambu lalu lintas. Pengembangan pada parameter infrastruktur bagi penyandang cacat seperti pada perbaikan dan penambahan marka penyandang cacat lalu menambah ram pada setiap persimpangan. Lalu pada keamanan dari tindak kejahatan seperti menambah cctv di sepanjang jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas. Dan yang terakhir pengembangan pada ketersediaan fasilitas penyebrangan yaitu dengan meningkatkan kualitas JPO yang ramah bagi penyandang disabilitas.

5.2 Rekomendasi

Adapun beberapa rekomendasi penelitian ini nantinya memiliki pelengkap maupun penyempurna nantinya antara lain :

- Diperlukan studi lanjutan maupun perbandingan pada lokasi lain mengenai tingkat *walkability* dan tingkat kepuasan pengguna terhadap jalur pejalan kaki.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR PUSTAKA

- Abuzar Y, Abdul W.[2015]. *Measuring and Evaluating Urban Walkability through Walkability Indexes : A Case of Murree, National University of Sciences and Technology*
Department of Sport and Recreation, Government of Western Australia.[2007]. *A Walking Strategy for Western Australia*
- Dimitrios Drosos, Nikolaos Tsotsolas [2015]. *Multicriteria Satisfaction Analysis*
- Holly Virginia K. [2006].*The Global Walkability Index.Massachusetts Institute of Technology*
- James L, Herbert Fabian, Sudhir G, Alvin M.[2011]. *ADB Sustainable Development Working Paper Series : Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities*
- John W. Creswell.[2016]. Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran, Vol.4.
- Lana Winayanti.[2013]. Walkability dan Fasilitas Pejalan Kaki di 3 Kota Wisata Indonesia : *Australia Awards Alumni Reference Group*
- Rian F, Petrus N.[2011]. Walkability dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Mahasiswa untuk Berjalan Kaki pada Pusat Pendidikan Tinggi Jawa Barat di Jatinangor. Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB
- Sudhir Gota. [2008]. *Walkability Surveys In Asian Cities : Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center*
- Stantec.[2010]. *Proposed Walkability Strategy for Edmonton*
- The Oval Partnership .[2016]. *A Good Walk – Global to Local View*
- Yvonne Lim .[2016]. *Planning For A Walkable Singapore*

Yannis Siskos, Evangelos Grigoroudis [2010]. *Measuring Customer Satisfaction for Various Services Using Multicriteria Analysis*

LAMPIRAN 1. DESAIN SURVEY

Sasaran	Kebutuhan Data	Sumber Data
1. Menganalisis tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki kawasan Dukuh Atas	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Observasi
	Ketersediaan jalur pejalan kaki	
	Ketersediaan Penyebrangan	
	Kendala/hambatan	
	Kemanan terhadap kejahatan	
	Amenities (fasilitas pendukung)	Observasi
	Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)	
	Keamanan penyebrangan	Observasi
	Sikap pengendara bermotor	
	Amenities (kelengkapan Fasilitas pendukung)	Observasi
2. Mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat terhadap	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda	Kuisisioner online

jalur pejalan kaki koridor Dukuh Atas	transportasi lain	
	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kuisisioner online
	Ketersediaan Penyebrangan	Kuisisioner online
	Kendala/hambatan	
	Kemanan terhadap kejahatan	Kuisisioner online
	Amenities (fasilitas pendukung)	Kuisisioner online
	Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)	Kuisisioner online
	Keamanan penyebrangan	Kuisisioner online
	Sikap pengendara bermotor	Kuisisioner online
	Amenities (kelengkapan Fasilitas pendukung)	Kuisisioner online




LAMPIRAN 2. WALKABILITY SCORING GUIDE



Parameter : Walkability Path Modal Conflict

Parameter Number : 1

Description : The extent of conflict between pedestrians and other modes such as bicycles, motorcycles and cars on the road

Rating Guide :

Rating	Description	Example
1	Significant conflict that makes walking impossible	
2	Significant conflict that makes walking possible, but dangerous and inconvenient	
3	Some conflict- walking is possible, but not convenient	




4	Minimal conflict, mostly between pedestrians and non-motorized vehicles	
5	No, conflict between pedestrians and other modes	



Parameter : Availability of Walking Paths (with Maintenance and Cleanliness)

Parameter Number : 2

Description : It reflects the need for, availability and condition of walking path

Rating Guide :

Rating	Description	Example
1	Pedestrian Walkways required but not available	
2	Pedestrian Walkways available but highly congested, badly maintained and not clean	
3	Pedestrian Walkways available but congested, needs better maintenance and cleanliness	




4	Pedestrian walkways available which are sometimes congested and are clean and well maintained	
5	Pedestrian Walkways not required as people can safely walk on roads	



Parameter : Availability Of Crossings (Count the number of crossings available per stretch)

Parameter Number : 3

Description : The availability and distances of crossings to describe whether pedestrians tend to jaywalk when there are no crossings or when crossings are too far in between

Rating Guide :




Rating	Description	Example
1	Average distance of controlled crossings is greater than 500m and average speed is high	
2	Average distance of controlled crossings is between 500-300m and average speed is around 40 Kmph	
3	Average distance of controlled crossings is between 200-300m and average speed is 20-40 Kmph	



4	Average distance of controlled crossings is between 100-200m and average speed is 20-40 Kmph	
5	There is no need of controlled crossings as pedestrians are safe to cross wherever they like and vehicles and pedestrians co-exist	

Parameter : Grade Crossing Safety**Parameter Number : 4**

Description : This refers to the exposure of pedestrians to other modes while crossing, the time spent waiting and crossing the street and the sufficiency of time given to pedestrians to cross signalized intersections.

Rating Guide :




Rating	Description	Example
1	Very high probability of accident with very high crossing time	
2	Dangerous- pedestrian faces some risk of being hurt by other modes and crossing time is high	
3	Difficult to ascertain dangers posed to pedestrians but the time available for crossing is less and people have to hurry	

4	Safe-pedestrian is mostly safe from accident with other modes and exposure time is less and time available for crossing more	
5	Very safe-other modes present no danger to pedestrians	

Parameter : Motorist Behavior**Parameter Number : 5**

Description : The behavior of motorists towards pedestrians which may well indicate the kind of pedestrians environment there is in that area

Rating Guide :




Rating	Description	Example
1	High traffic disrespect to pedestrians	
2	Traffic disrespect and rarely pedestrians get priority	
3	Motorists sometimes yield	


4	Motorists usually obey traffic laws and sometimes yield to pedestrians	
5	Motorist obey traffic laws and almost always yield to pedestrians	

Parameter : Amenities**Parameter Number : 6**





Description : The availability of pedestrian amenities such as benches, streetlights, public toilets and trees. These amenities greatly enhance the attractiveness and convenience of the pedestrian environment and in turn, the city itself

Rating Guide :

Rating	Description	Example
1	No amenities	
2	Little amenities at some locations	
3	Limited number of provisions for pedestrians	

4	Pedestrians provided some good amenities for major length	
5	Pedestrians have excellent amenities such as lighting, cover from sun and rain making walking a pleasant experience	

Parameter : Disability infrastructure**Parameter Number : 7****Description : The availability, positioning and maintenance of infrastructure for the disabled****Rating Guide :**




Rating	Description	Example
1	No infrastructure for disabled people is available	
2	Limited infrastructure for disabled persons is available, but is not in usable condition	
3	Infrastructure for disabled persons is present but in poor condition and not well placed	
4	Infrastructure for disabled persons is present, in good condition, but poorly placed	

5	Infrastructure for disabled persons is present, in good condition, and wekk placed	
---	--	---

Parameter : Obstructions**Parameter Number : 8**

Description : The presence of permanent and temporary obstructions on the pedestrian pathways. These ultimately affect the effective width of the pedestrian pathways and may cause inconvenience to the pedestrians.

Rating Guide :

Rating	Description	Example
1	Pedestrian infrastructure is completely blocked by permanent obstructions	
2	Pedestrians are significantly inconvenienced. Effective width <1m	
3	Pedestrian traffic is mildly inconvenienced, effective width is < or = 1 meter	

4	Obstacle presents minor inconvenience. Effective width is > 1m	
5	There are no obstructions	

Parameter : Security from crime

Parameter Number : 9

Description : The general feeling of security against crime in the street

Rating Guide :

Rating	Description
1	Environment feels very dangerous-pedestrians are highly susceptible to crime
2	Environment feels dangerous-pedestrians are at some risk of crime
3	Difficult to ascertain perceived degree of security for pedestrians
4	Environment feels secure-pedestrians at minimal crime risk
5	Environment feels very secure-pedestrians at virtually not risk of crime

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN 3. KUISIONER

Selamat pagi / siang / sore / malam. Kuisisioner ini disebarkan bertujuan untuk mendapatkan data penelitian tentang “Pengembangan Jalur Pejalan Kaki dengan Konsep Walkable City Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman Jakarta”, dalam rangka penulisan Tugas akhir pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota di Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Kuisisioner ini semata-mata untuk tujuan penelitian ilmiah. Jawaban yang Saudara berikan membantu kami untuk memahami kondisi Koridor Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Terimakasih atas partisipasinya

<u>RESPONDENT PROFILE</u>			
Q1	Apa jenis kelamin Anda?[SA]	Code	Route
	Laki-laki	1	
	Perempuan	2	

Q2	Berapakah usia Anda?		
(R1)	Umur (tahun)	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Q3	Apa pekerjaan Anda saat ini? [SA]	Code	Route
----	--------------------------------------	------	-------

Q3	Apa pekerjaan Anda saat ini? [SA]	Code	Route
	Wiraswasta / pemilik toko (perusahaan)	01	
	Swasta / pengusaha besar / level eksekutif ke atas	02	
	Pengawas	03	
	Pegawai biasa (kebanyakan bekerja di kantor)	04	
	Pegawai biasa (kebanyakan tidak bekerja di kantor)	05	
	Profesional (mis. : dokter, pengacara, arsitek, dll)	06	
	Profesional dalam seni dan budaya dan sudah berkiprah di level nasional / senior	07	
	Profesional dalam seni dan budaya (tingkat menengah / junior / berkiprah secara lokal)	08	
	Pendidikan	09	
	Pemerintah / tingkat kepala seksi ke atas	10	
	BUMN, tingkat kepala seksi ke atas	11	

Q3	Apa pekerjaan Anda saat ini? [SA]	Code	Route
	Pemerintah / BUMN : pegawai biasa	12	
	TNI / polisi	13	
	Pemilik tanah / kapal	14	
	Pekerja trampil (perawat, dll)	15	
	Buruh trampil (tukang kayu, mekanik, pengemudi, dll)	16	
	Buruh tidak trampil (petani, tukang batu, pembantu)	17	
	Pelajar / mahasiswa [bisa punya pekerjaan sampingan]	18	
	Ibu rumah tangga [bisa punya pekerjaan sampingan]	19	
	Pensiun	20	
	Tidak bekerja / sedang mencari pekerjaan	21	
	Tidak mampu bekerja	22	
	Lainnya (sebutkan) _____	23	

Q4	Apa kualifikasi pendidikan tertinggi yang Anda selesaikan?[SA]	Code	Route
	Tidak/belum pernah bersekolah	1	
	Tidak punya ijazah SD	2	
	Paket A	3	
	SD/MI/SDLB	4	
	Paket B	5	
	SMP/MTs/SMPLB	6	
	Paket C	7	
	SMA/MA/SMLB	8	
	SMK/MAK	9	
	D1/D2	10	
	D3	11	
	D4/S1	12	
	S2	13	
	S3	14	

Q5	<p data-bbox="269 193 656 373">Berapa besar rata-rata pengeluaran rumah tangga Anda dalam sebulan? (Berasal dari pembelian, produksi sendiri dan pemberian).</p> <p data-bbox="269 459 650 528"><u>Untuk pengeluaran makanan, termasuk:</u></p> <p data-bbox="269 555 650 659">Beras, jagung, gandum, tepung beras, singkong, ubi manis, kentang, singkong, keladi, sagu,</p> <p data-bbox="269 684 675 823">Ikan / udang / cumi / kerang segar / asin / diawetkan, daging, telur, susu, sayur-sayuran, kacang, buah-buahan,</p> <p data-bbox="269 850 656 1099">Minyak, bahan untuk membuat minuman (gula, teh, kopi, dll.), bumbu dapur, mi instant, kraker, biskuit, bubur, bakso, soft drink, es sirup, air mineral, alkohol, rokok batangan, rokok lintingan, dll.</p> <p data-bbox="269 1187 605 1256"><u>Untuk pengeluaran bukan makanan, termasuk:</u></p> <p data-bbox="269 1283 641 1351">Pinjaman, kontrakan, perkiraan sewa bulanan,</p> <p data-bbox="269 1378 605 1447">Tagihan listrik, telepon, gas, minyak tanah,</p> <p data-bbox="269 1474 669 1543">Rekening telepon rumah, toll-HP, telepon umum, kios</p> <p data-bbox="269 1570 553 1596">Sabun mandi / Shampo,</p>	Code	Route
----	--	------	-------

SES E : Sampai Rp 750,000	01	
SES E : Rp 750,001 - 900,000	02	
SES D : Rp 900,001 - 1,250,000	03	
SES C2 : Rp 1.250,001 - 1,750,000	04	
SES C1 : Rp 1.750,001 - 2,500,000	05	
SES B : Rp 2.500,001 - 4,000,000	06	
SES A : Rp 4.000,001 - 5,000,000	07	
SES A : Rp 5,000,001 - 6,000,000	08	
SES A : Rp 6,000,001 - 7,000,000	09	
SES A : Lebih dari Rp 7,000,000	10	

MAIN QUESTION

Sekarang anda diminta memberikan pendapat anda mengenai Koridor Kawasan Dukuh Atas.

Yang saya maksud dengan Koridor Kawasan dukuh atas adalah wilayah yang masuk dalam kelurahan kebon melati, kelurahan menteng, kelurahan karet tengsin dan kelurahan setiabudi.

Namun dalam penelitian ini responden diminta memberikan penilaiannya terhadap jalur pejalan kaki hanya pada jalan utama saja yang dibatasi oleh JPO Tosari -JPO Setiabudi. Dimana jalur pejalan kaki yang dimaksud adalah jalur yang melewati stasiun MRT, stasiun sudirman, halte dukuh atas hingga Gedung davinci (ruas kanan dan kiri).

Q6	Apakah anda pernah berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman dalam 3 bulan terakhir? [SA]	Code	Route
	Ya	01	
	Tidak	02	CLOSE

Q7	Seberapa sering anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman dalam 3 bulan terakhir? [SA]	Code	Route
	Lebih dari 5 kali dalam seminggu	01	
	1-4 kali dalam seminggu	02	
	1-4 kali dalam 2 minggu	03	
	1-4 kali dalam sebulan	04	
	1-4 kali dalam tiga bulan	05	

Q8	Untuk tujuan apa anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Bekerja	01	
	Belanja	02	
	Jalan-jalan	03	
	Lainnya, sebutkan_____	04	

Q9	Umumnya pada jam berapa anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Pagi (04:01-10:00)	01	
	Siang (10:01-15:00)	02	
	Sore (15:01-18:00)	03	
	Malam (18:01-04:00)	04	

Q10	Moda transportasi apa yang anda gunakan untuk tiba di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman ? [MA]	Code	Route
-----	--	------	-------

Q10	Moda transportasi apa yang anda gunakan untuk tiba di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman ? [MA]	Code	Route
	Kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor)	01	
	KRL	02	
	Trans Jakarta	03	
	Metro Mini/angkot	04	
	Ojek online/konvensional	05	
	Berjalan kaki	06	
	Lainnya, sebutkan_____	07	

Q11	Secara keseluruhan , seberapa puas anda dengan jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [SA]	Code	Route
	Sangat tidak puas	01	
	Tidak puas	02	
	Biasa saja	03	
	Puas	04	

Q11	Secara keseluruhan , seberapa puas anda dengan jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [SA]	Code	Route
	Sangat puas	05	

Q12	<p>Sekarang, tolong berikan peringkat 1 – 4 terhadap faktor yang paling menentukan tingkat kepuasan Anda terhadap jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Dimana peringkat 1 merupakan faktor yang paling penting dan peringkat 4 merupakan faktor yang tidak penting terhadap jalur pejalan kaki Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman menurut pendapat anda. Tidak boleh ada 2 peringkat untuk 2 faktor yang berbeda sehingga keempat faktor memiliki 4 peringkat yang berbeda antara 1 dengan yang lain.[SA]</p>		
(R1)	Keamanan	<input type="text"/>	
(R2)	Kenyamanan	<input type="text"/>	
(R3)	Keselamatan	<input type="text"/>	
(R4)	Keindahan	<input type="text"/>	

Q13 Sekarang, tolong berikan peringkat 1 – 5 terhadap atribut yang paling menentukan tingkat kepuasan Anda terhadap faktor keamanan jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Dimana peringkat 1 merupakan atribut yang paling penting dan peringkat 5 merupakan atribut yang tidak penting terhadap faktor keamanan di jalur pejalan kaki Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman menurut pendapat anda. Tidak boleh ada 2 peringkat untuk 2 atribut yang berbeda sehingga kelima atribut memiliki 5 peringkat yang berbeda antara 1 dengan yang lain.[SA]

(R1) Konflik jalur pejalan kaki
dengan moda transportasi
lain

(R2) Ketersediaan jalur pejalan
kaki

(R3) Ketersediaan Penyebrangan

(R4) Kendala/hambatan

(R5) Keamanan terhadap
kejahatan

Q14	Saya ingin Anda berpikir mengenai pengalaman Anda berjalan kaki di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Saya ingin Anda menilai pada semua atribut berdasarkan pengalaman pribadi Anda. Tolong gunakan skala 5 poin dimana 5 berarti sangat puas dan 1 berarti sangat tidak puas, untuk menunjukkan seberapa puas atau tidak puas anda dengan kondisi saat ini dari jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman [SA]					
		Sangat tidak puas	Agak tidak puas	Biasa saja	Agak puas	Sangat puas
(R1)	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	1	2	3	4	5
(R2)	Ketersediaan jalur pejalan kaki	1	2	3	4	5
(R3)	Ketersediaan Penyebrangan	1	2	3	4	5
(R4)	Kendala/hambatan	1	2	3	4	5
(R5)	Keamanan terhadap kejahatan	1	2	3	4	5

Q15	Pilihlah atribut yang menurut Anda paling penting terhadap faktor KESELAMATAN di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman [SA]	Code	Route
	Keamanan penyebrangan	01	
	Sikap pengendara bermotor	02	

Q16	Saya ingin Anda berpikir mengenai pengalaman Anda berjalan kaki di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Saya ingin Anda menilai pada semua atribut berdasarkan pengalaman pribadi Anda. Tolong gunakan skala 5 poin dimana 5 berarti sangat puas dan 1 berarti sangat tidak puas, untuk menunjukkan seberapa puas atau tidak puas anda dengan kondisi saat ini dari jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman[SA]					
		Sangat tidak puas	Agak tidak puas	Biasa saja	Agak puas	Sangat puas
(R1)	Keamanan penyebrangan	1	2	3	4	5
(R2)	Sikap pengendara bermotor	1	2	3	4	5

Q17	Pilihlah atribut yang menurut Anda paling penting terhadap faktor KENYAMANAN di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman [SA]	Code	Route
	Amenities (fasilitas pendukung)	01	
	Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (disabled)	02	

Q18 Saya ingin Anda berpikir mengenai pengalaman Anda berjalan kaki di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Saya ingin Anda menilai pada semua atribut berdasarkan pengalaman pribadi Anda. Tolong gunakan skala 5 poin dimana 5 berarti sangat puas dan 1 berarti sangat tidak puas, untuk menunjukkan seberapa puas atau tidak puas anda dengan kondisi saat ini dari jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman[SA]

	Sangat tidak puas	Agak tidak puas	Biasa saja	Agak puas	Sangat puas
(R1) Amenities (fasilitas pendukung)	1	2	3	4	5

Q18

Saya ingin Anda berpikir mengenai pengalaman Anda berjalan kaki di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Saya ingin Anda menilai pada semua atribut berdasarkan pengalaman pribadi Anda. Tolong gunakan skala 5 poin dimana 5 berarti sangat puas dan 1 berarti sangat tidak puas, untuk menunjukkan seberapa puas atau tidak puas anda dengan kondisi saat ini dari jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman[SA]

	Sangat tidak puas	Agak tidak puas	Biasa saja	Agak puas	Sangat puas
(R2) Infraskruktur penunjang kelompok penyandang cacat (disabled)	1	2	3	4	5

Q19	Saya ingin Anda berpikir mengenai pengalaman Anda berjalan kaki di jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman. Seberapa puas anda dengan KEINDAHAN(kelengkapan pendukung) jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [SA]	Code	Route
	Sangat tidak puas	01	
	Tidak puas	02	
	Biasa saja	03	
	Puas	04	
	Sangat puas	05	

Q20	Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspetasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KEAMANAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
-----	---	------	-------

Q20	Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspektasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KEAMANAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Penambahan pagar pembatas sepanjang jalur pejalan kaki	01	
	Pemberian rambu-rambu dilarang berjualan di jalur pejalan kaki dan dilarang parkir motor pada jalur pejalan kaki	02	
	Perbaikan paving-paving yang telah rusak	03	
	Peningkatkan perawatan dan kebersihan terhadap kondisi jalur pejalan kaki	04	
	Peningkatan perawatan dan kebersihan pada fasilitas penyebrangan baik JPO maupun zebra cross	05	
	Penataan kembali vegetasi-vegetasi/ tiang-tiang pada sepanjang jalur pejalan kaki agar	06	

Q20	<p>Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspetasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KEAMANAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]</p> <p>tidak menghalangi jalan dan tidak menutupi lampu</p> <p>Peningkatan keamanan dengan menambah CCTV dan penerangan jalan.</p> <p>Lainnya, sebutkan_____</p>	Code	Route
		07	
		08	

Q21	<p>Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspetasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KENYAMANAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]</p>	Code	Route
-----	--	------	-------

Q21	Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspektasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KENYAMANAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Peningkatan dan penambahan fasilitas pendukung (tempat duduk)	01	
	Peningkatan dan penambahan fasilitas pendukung (lampu)	02	
	Peningkatan dan penambahan fasilitas pendukung (tempat sampah)	03	
	Peningkatan dan penambahan fasilitas pendukung (halte)	04	
	Peningkatan dan penambahan fasilitas pendukung (rambu)	05	
	Peningkatan dan penambahan Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (marka penyandang cacat)	06	

Q21	Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspektasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KENYAMANAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Peningkatan dan penambahan Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (ram)	07	
	Lainnya, sebutkan_____	08	

Q22	Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspektasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KESELAMATAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Perbaiki marka zebra cross	01	

Q22	<p>Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspektasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KESELAMATAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman?</p> <p>[MA]</p>	Code	Route
	dalam hal penandaannya		
	<p>Penambahan rambu hati-hati bagi pengendara agar memprioritaskan pejalan kaki yang akan menyebrang</p>	02	
	<p>Peningkatan fasilitas penyebrangan yang ramah bagi kaum disabilitas</p>	03	
	Lainnya, sebutkan_____	04	

Q23	Berdasarkan pengalaman anda berjalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman, apa harapan dan ekspektasi anda untuk dikembangkan dalam rangka meningkatkan KEINDAHAN jalur pejalan kaki di Koridor Kawasan Dukuh Atas dan Stasiun Sudirman? [MA]	Code	Route
	Peningkatan dan penambahan RTH (Tanaman hias)	01	
	Tidak perlunya adanya penambahan RTH, sudah cukup dengan fasilitas pendukung	02	
	Lantai jalur pejalan kaki diberi corak sehingga semakin indah	03	
	Lainnya, sebutkan_____	04	

WAWANCARA SELESAI, TERIMA KASIH

LAMPIRAN 4. PENILAIAN TINGKAT WALKABILITY PENGGUNA

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 1

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	4	4	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	3	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	2	1	16,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	4	5	46,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	4	5	4	21,6
Walkability Score					44,40

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 2

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	5	5	65
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	4	3	83,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	3	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	1	5	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	3	3	13,3
Walkability Score					48,06

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 3

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	5	3	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	3	43,3
Perilaku pengendara	5	3	4	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	1	5	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	1	4	3	13,3
Walkability Score					41,04

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 4

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	4	5	2	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	5	5	3	21,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	2	5	40
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	3	5	16,6
Walkability Score					42,47

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Respdnen 5

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	4	5	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	4	3	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	3	5	5	43,3
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	2	13,3
Walkability Score					42,47

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 6

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	5	5	65
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	3	1	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	1	5	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	5	2	16,6
Walkability Score					43,64

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 7

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	3	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	4	3	83,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	3	43,3
Perilaku pengendara	5	5	4	3	20
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	1	4	1	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	4	4	16,6
Walkability Score					45,81

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 8

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	4	4	5	64
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	2	58,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	4	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	2	1	16,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					42,41

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 9

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	5	5	60
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	1	2	2	16,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	16,6
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	4	4	4	20
Walkability Score					45,82

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 10

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	4	4	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	2	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	4	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	16,6
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					42,72

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 11

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	4	5	4	65
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	4	3	83,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	3	43,3
Perilaku pengendara	5	3	5	3	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	5	1	26,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	3	1	16,6
Hambatan	10	5	4	1	33,3
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	4	3	16,6
Walkability Score					47,30

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 12

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	5	3	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	2	58,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	4	3	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	16,6
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	5	2	15
Walkability Score					41,48

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 13

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	3	5	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	2	58,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	3	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	3	1	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	3	1	16,6
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	3	3	13,3
Walkability Score					40,98

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 14

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	4	5	5	70
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	3	2	2	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	2	1	26,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	4	3	3	16,6
Walkability Score					45,15

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 15

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	5	60
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	3	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	4	4	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	3	4	2	30
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					46,74

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 16

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	3	4	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	3	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	3	43,3
Perilaku pengendara	5	3	5	3	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	5	1	26,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	5	1	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					43,56

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 17

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	4	4	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	2	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	3	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					42,39

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 18

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	5	60
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	4	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	1	3	2	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	16,6
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					45,99

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 19

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	4	3	5	60
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	4	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	4	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	2	26,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	4	5	46,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					45,98

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 20

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	5	3	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	2	58,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	4	3	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	16,6
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	5	3	18,3
Walkability Score					41,64

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 21

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	5	4	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	1	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					41,72

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 22

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	3	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	4	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	3	1	16,6
Hambatan	10	5	2	5	40
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					41,72

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 23

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	3	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	3	3	75
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	4	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	4	5	46,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	4	3	3	16,6
Walkability Score					44,90

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 24

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	3	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	3	1	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	3	1	20
Hambatan	10	5	1	5	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					41,31

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 25

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	3	3	40
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	5	3	18,3
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	5	1	26,6
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	3	1	16,6
Hambatan	10	5	4	1	33,3
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					39,96

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 26

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	3	4	45
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	2	58,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	3	3	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	2	2	1	16,6
Hambatan	10	5	4	5	46,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	2	3	11,6
Walkability Score					39,30

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 27

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	2	3	3	40
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	2	2	2	10
Walkability Score					40,56

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 28

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	3	50
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	3	3	3	15
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	1	3	2	20
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	1	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					40,64

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 29

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	4	4	55
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	2	3	3	66,6
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	4	4	20
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2	4	1	23,3
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	5	5	50
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					43,31

Sumber : Survey Primer, 2017

Tabel Penilaian Tingkat Walkability Responden 30

Parameter	Bobot	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Nilai Parameter
Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15	3	5	5	65
Ketersediaan jalur pejalan kaki	25	3	4	3	83,3
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	10	3	3	3	30
Pejalan kaki dapat menyebrang dengan aman saat menyebrang jalan.	10	5	5	5	50
Perilaku pengendara	5	4	3	3	16,6
Ketersediaan fasilitas pendukung	10	3	4	2	30
Infrastruktur bagi penyandang cacat	10	1	2	1	13,3
Hambatan	10	5	1	5	36,6
Keamanan dari tindak kejahatan	5	3	3	3	15
Walkability Score					48,14

Sumber : Survey Primer, 2017

**LAMPIRAN 5. TINGKAT WALKABILITY
BERDASARKAN PENGGUNA**

No	Pengguna	Tingkat Walkability
1	1	44,40
2	2	48,06
3	3	41,04
4	4	42,47
5	5	42,47
6	6	43,64
7	7	45,81
8	8	42,41
9	9	45,82
10	10	42,72
11	11	47,30
12	12	41,48
13	13	40,98
14	14	45,15
15	15	46,74
16	16	43,56
17	17	42,39

18	18	45,99
19	19	45,98
20	20	41,64
21	21	41,72
22	22	41,72
23	23	44,90
24	24	41,31
25	25	39,96
26	26	39,30
27	27	40,56
28	28	40,64
29	29	43,31
30	30	48,14
Rata-rata		43,38

LAMPIRAN 6. TINGKAT KEPUASAN KEAMANAN

RESPONDEN	KEPUASAN KEAMANAN					BOBOT TINGKAT KEPENTINGAN KEAMANAN					KEPUASAAN KEAMANAN
	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penyebrangan	Kendala/hambatan	Keamanan terhadap kejahatan	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penyebrangan	Kendala/hambatan	Keamanan terhadap kejahatan	
1	3	4	4	3	3	1	5	4	2	3	72

2	4	5	5	3	4	2	5	3	1	4	89
3	3	4	4	3	3	5	4	3	1	2	69
4	3	4	4	3	3	5	4	3	1	2	69
5	3	4	4	3	5	3	5	2	1	4	80
6	3	4	4	3	4	3	2	4	1	5	75
7	2	4	4	3	2	5	4	3	2	1	61
8	4	4	3	4	4	3	5	4	1	2	75
9	1	2	4	2	4	5	4	2	1	3	47
10	3	4	3	4	4	3	4	1	2	5	75
11	4	4	4	3	4	2	4	3	1	5	79
12	3	4	4	2	3	2	5	1	4	3	63
13	3	4	4	3	3	4	5	3	2	1	71
14	3	4	4	3	3	4	5	3	2	1	71
15	3	4	4	3	3	4	5	3	2	1	71
16	2	3	2	3	3	4	5	2	1	3	52
17	4	4	4	4	4	1	5	4	2	3	80
18	3	4	4	3	3	1	5	4	3	2	72
19	2	4	4	4	4	1	2	3	4	5	77
20	3	4	4	3	3	4	5	3	1	2	71
21	4	5	3	4	4	5	4	3	2	1	81
22	3	4	4	3	3	4	5	2	1	3	69
23	4	4	4	3	3	3	5	1	2	4	72

24	4	4	3	3	3	3	5	1	4	2	71
25	2	4	4	3	3	1	5	4	3	2	71
26	4	4	5	4	3	4	5	3	1	2	81
27	1	3	1	2	1	2	4	3	1	5	32
28	4	4	3	4	4	5	4	3	2	1	76
29	2	4	5	4	2	2	5	1	4	3	68
30	3	4	4	4	3	1	5	4	2	3	75
31	3	4	4	3	4	1	4	3	2	5	76
32	3	4	4	3	4	2	5	4	1	3	76
33	3	4	4	3	3	5	3	2	1	4	67
34	3	4	2	3	4	4	3	2	1	5	68
35	3	4	4	3	3	5	4	3	1	2	69
36	3	4	4	3	3	5	4	3	2	1	69
37	3	4	3	3	3	5	4	3	1	2	65
38	4	4	4	4	3	3	2	1	4	5	73
39	2	4	4	4	3	2	5	4	1	3	71
40	2	5	3	4	4	2	4	3	1	5	76
41	4	4	4	3	4	5	4	3	2	1	77
42	3	3	4	3	3	2	4	3	1	5	64
43	3	3	4	3	3	4	5	2	1	3	63
44	4	3	4	2	2	3	2	5	1	4	64

45	3	3	3	3	3	1	4	5	2	3	60
46	3	3	3	3	3	1	3	2	4	5	60
47	3	3	3	3	3	2	4	3	1	5	60
48	4	5	4	3	3	2	5	3	1	4	80
49	3	3	3	3	3	1	4	5	3	2	60
50	2	4	4	2	2	5	1	4	3	2	53
51	4	4	3	3	4	2	5	1	3	4	75
52	4	3	3	4	4	2	5	4	1	3	68
53	4	3	3	4	4	2	5	4	1	3	68
54	4	4	4	4	4	2	5	4	1	3	80
55	3	5	4	3	4	2	5	3	1	4	83
56	3	4	4	4	4	4	3	2	1	5	75
57	3	3	3	3	3	2	3	4	5	1	60
58	4	4	4	4	3	1	5	4	2	3	76
59	4	5	5	3	3	2	4	5	1	3	87
60	2	3	3	2	3	1	5	4	2	3	56
61	3	3	3	3	3	2	5	4	1	3	60
62	3	4	4	3	3	2	5	4	1	3	72
63	5	5	1	3	4	4	5	1	2	3	85
64	4	4	4	3	3	2	5	3	1	4	73
65	3	4	3	3	3	2	4	3	1	5	65
66	4	4	4	4	4	4	2	5	1	3	80

67	4	4	4	3	4	4	2	3	1	5	79
68	2	3	3	2	2	4	3	2	1	5	47
69	2	4	5	4	2	3	2	1	4	5	60
70	4	4	4	3	4	2	5	4	1	3	79
71	2	4	3	2	3	4	2	3	1	5	56
72	5	5	5	5	5	5	4	3	2	1	100
73	1	4	2	2	3	3	2	4	1	5	48
74	4	4	4	4	2	4	5	3	1	2	75
75	5	4	4	4	4	4	3	2	1	5	85
76	3	4	3	3	3	1	5	4	2	3	67
77	3	2	2	1	1	5	4	2	1	3	41
78	4	3	3	4	4	2	4	5	1	3	68
79	2	3	3	4	4	2	4	3	1	5	65
80	2	3	5	4	4	1	3	4	2	5	79
81	3	4	3	3	3	5	4	2	1	3	65
82	1	1	1	1	1	5	4	3	2	1	20
83	3	3	3	3	2	5	3	2	1	4	55
84	4	4	4	3	5	2	5	4	3	1	77
85	3	4	4	3	4	1	5	4	2	3	76
86	3	3	3	3	3	1	5	4	3	2	60
87	3	2	2	2	3	1	5	4	2	3	45

88	1	2	2	2	1	1	2	4	3	5	32
89	3	2	1	1	1	1	2	4	3	5	25
90	3	3	3	3	3	4	5	3	2	1	60
91	1	3	3	3	4	5	4	3	1	2	49
92	4	2	4	3	3	4	3	2	1	5	64
93	1	5	5	3	3	1	5	3	4	2	79
94	2	3	3	2	2	1	5	4	2	3	52
95	2	5	5	2	2	1	3	2	4	5	60
96	1	5	2	2	2	1	3	2	4	5	51
97	1	5	3	1	5	3	5	4	1	2	68
98	4	5	3	3	2	3	4	5	1	2	72
99	4	4	4	4	4	5	4	3	2	1	80
100	4	5	5	3	3	4	5	3	1	2	87

LAMPIRAN 7. TINGKAT KEPUASAN KESELAMATAN

RESPONDEN	KEPUASAN KESELAMATAN		BOBOT TINGKAT KEPENTINGAN KESELAMATAN			KEPUASAN KESELAMATAN
	Keamanan penyebrangan	Sikap pengendara bermotor		Keamanan penyebrangan	Sikap pengendara bermotor	
1	3	2		2	1	53
2	4	3		1	2	67
3	3	3		2	1	60
4	3	3		2	1	60
5	4	3		1	2	67
6	4	2		2	1	67
7	3	1		2	1	47
8	4	4		2	1	80
9	4	1		1	2	40
10	3	3		1	2	60
11	4	4		2	1	80
12	4	3		1	2	67

13	3	3		2	1	60
14	3	3		2	1	60
15	3	3		2	1	60
16	4	3		2	1	73
17	3	4		2	1	67
18	3	3		2	1	60
19	4	2		2	1	67
20	4	4		2	1	80
21	4	5		2	1	87
22	3	3		2	1	60
23	4	2		2	1	67
24	4	2		2	1	67
25	3	3		1	2	60
26	4	4		1	2	80
27	3	2		2	1	53
28	3	3		2	1	60
29	3	1		2	1	47
30	3	3		2	1	60
31	3	3		2	1	60

32	4	3		2	1	73
33	3	4		2	1	67
34	3	3		2	1	60
35	3	3		2	1	60
36	3	3		2	1	60
37	3	3		1	2	60
38	4	3		2	1	73
39	4	2		1	2	53
40	5	3		2	1	87
41	4	3		2	1	73
42	3	2		2	1	53
43	3	3		1	2	60
44	4	2		2	1	67
45	3	3		2	1	60
46	3	3		2	1	60
47	2	2		2	1	40
48	5	4		2	1	93
49	2	1		2	1	33
50	2	2		1	2	40

51	4	2		2	1	67
52	4	2		2	1	67
53	4	2		2	1	67
54	4	3		1	2	67
55	4	3		2	1	73
56	4	1		1	2	40
57	3	3		2	1	60
58	3	2		2	1	53
59	5	2		2	1	80
60	3	2		2	1	53
61	3	3		2	1	60
62	3	2		2	1	53
63	1	2		1	2	33
64	4	2		2	1	67
65	3	3		2	1	60
66	4	4		2	1	80
67	4	3		2	1	73
68	4	3		2	1	73
69	2	1		1	2	27

70	3	2		2	1	53
71	3	1		1	2	33
72	4	5		2	1	87
73	3	2		1	2	47
74	3	3		1	2	60
75	4	4		1	2	80
76	3	3		1	2	60
77	1	1		1	2	20
78	4	1		1	2	40
79	4	1		1	2	40
80	2	1		1	2	27
81	4	3		2	1	73
82	2	2		2	1	40
83	3	3		2	1	60
84	4	3		2	1	73
85	3	2		2	1	53
86	3	3		2	1	60
87	2	1		2	1	33
88	3	4		1	2	73

89	3	5		1	2	87
90	3	3		1	2	60
91	2	1		2	1	33
92	2	5		2	1	60
93	5	1		1	2	47
94	2	2		1	2	40
95	2	4		1	2	67
96	5	4		1	2	87
97	2	5		2	1	60
98	5	2		1	2	60
99	4	4		1	2	80
100	4	3		2	1	73

LAMPIRAN 8. TINGKAT KEPUASAN KENYAMANAN

RESPONDEN	KEPUASAN KENYAMANAN		BOBOT TINGKAT KEPENTINGAN KENYAMANAN		KEPUASAN KENYAMANAN
	Amenities (fasilitas pendukung)	Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (disabled)	Amenities (fasilitas pendukung)	Infrasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (disabled)	
1	4	3	1	2	
2	4	2	2	1	67
3	3	3	2	1	67
4	3	3	2	1	60
5	4	4	2	1	60
6	3	4	1	2	80
7	4	3	2	1	73
8	3	2	2	1	73
9	2	2	2	1	53

10	3	3	2	1	40
11	4	3	2	1	60
12	3	3	1	2	73
13	3	3	2	1	60
14	3	3	2	1	60
15	3	3	2	1	60
16	2	1	1	2	60
17	4	4	2	1	27
18	3	2	1	2	80
19	2	1	2	1	47
20	3	2	2	1	33
21	5	5	2	1	53
22	3	2	2	1	100
23	3	2	2	1	53
24	4	2	2	1	53
25	3	3	1	2	67
26	4	4	1	2	60
27	1	2	1	2	80
28	3	4	2	1	33
29	3	5	1	2	67
30	4	4	1	2	87
31	3	3	2	1	80

32	5	4	1	2	60
33	3	2	1	2	87
34	4	3	2	1	47
35	3	3	2	1	73
36	3	3	2	1	60
37	4	3	2	1	60
38	3	3	1	2	73
39	4	4	2	1	60
40	4	1	1	2	80
41	3	3	1	2	40
42	3	2	2	1	60
43	3	3	1	2	53
44	3	2	2	1	60
45	2	2	1	2	53
46	3	3	2	1	40
47	3	3	2	1	60
48	4	5	1	2	60
49	2	2	1	2	93
50	2	2	1	2	40
51	4	2	1	2	40
52	4	2	1	2	53

53	4	2	1	2	53
54	4	3	2	1	53
55	4	2	2	1	73
56	4	3	1	2	67
57	3	3	1	2	67
58	4	4	1	2	60
59	4	2	2	1	80
60	3	2	1	2	67
61	3	3	1	2	47
62	2	2	2	1	60
63	2	2	1	2	40
64	2	2	2	1	40
65	3	3	2	1	40
66	4	4	2	1	60
67	4	4	2	1	80
68	4	5	2	1	80
69	4	2	2	1	87
70	2	2	1	2	67
71	3	1	1	2	40
72	4	5	1	2	33
73	3	3	2	1	93
74	4	4	2	1	60

75	3	3	2	1	80
76	3	3	1	2	60
77	1	1	1	2	60
78	4	2	1	2	20
79	4	4	1	2	53
80	2	4	1	2	80
81	3	3	1	2	67
82	2	2	2	1	60
83	3	2	2	1	40
84	3	4	1	2	53
85	3	2	1	2	73
86	3	3	2	1	47
87	2	2	1	2	60
88	5	5	1	2	40
89	1	1	1	2	100
90	3	3	2	1	20
91	3	3	2	1	60
92	3	2	2	1	60
93	3	2	1	2	53
94	2	2	2	1	47
95	2	4	1	2	40

96	2	5	1	2	67
97	1	5	1	2	80
98	5	5	1	2	73
99	3	3	1	2	100
100	3	3	1	2	60

LAMPIRAN 9. TINGKAT KEPUASAN KEINDAHAN

RESPONDE N	KEPUASAN KEINDAHAN	KEPUASAN SKALA 100
1	4	80
2	4	80
3	3	60
4	3	60
5	4	80
6	3	60
7	4	80
8	4	80
9	3	60
10	4	80
11	4	80
12	3	60
13	3	60
14	3	60
15	3	60

16	4	80
17	4	80
18	3	60
19	3	60
20	3	60
21	4	80
22	3	60
23	3	60
24	3	60
25	2	40
26	4	80
27	3	60
28	3	60
29	3	60
30	4	80
31	3	60
32	4	80
33	3	60
34	4	80
35	3	60

36	3	60
37	3	60
38	4	80
39	4	80
40	3	60
41	4	80
42	3	60
43	3	60
44	4	80
45	3	60
46	3	60
47	3	60
48	4	80
49	3	60
50	4	80
51	3	60
52	4	80
53	4	80
54	4	80
55	3	60

56	4	80
57	3	60
58	4	80
59	3	60
60	2	40
61	3	60
62	2	40
63	3	60
64	2	40
65	4	80
66	4	80
67	4	80
68	3	60
69	3	60
70	4	80
71	3	60
72	5	100
73	3	60
74	4	80
75	3	60

76	4	80
77	1	20
78	4	80
79	4	80
80	4	80
81	3	60
82	3	60
83	3	60
84	3	60
85	3	60
86	3	60
87	3	60
88	4	80
89	2	40
90	3	60
91	3	60
92	3	60
93	3	60
94	3	60
95	4	80

96	4	80
97	3	60
98	4	80
99	4	80
100	3	60

LAMPIRAN 10. GLOBAL SATISFACTION

RESPONDEN	KEPUASAN KEAMANAN	KEPUASAN KENYAMANAN	KEPUASAN KESELAMATAN	KEPUASAN KEINDAHAN		Keamanan	Kenyamanan	Keselamatan	Keindahan		KEPUASAN TOTAL	GLOBAL SATISFACTION
1	72	67	53	80		4	3	1	2		70	64
2	89	67	67	80		3	4	2	1		75	
3	69	60	60	60		4	2	3	1		64	
4	69	60	60	60		4	2	3	1		64	
5	80	80	67	80		3	4	2	1		77	
6	75	73	67	60		4	1	3	2		69	
7	61	73	47	80		3	2	1	4		70	
8	75	53	80	80		3	2	4	1		73	
9	47	40	40	60		2	4	3	1		43	
10	75	60	60	80		3	2	4	1		66	
11	79	73	80	80		2	3	4	1		78	
12	63	60	67	60		2	4	3	1		63	

13	71	60	60	60		4	2	3	1		64
14	71	60	60	60		4	2	3	1		64
15	71	60	60	60		4	2	3	1		64
16	52	27	73	80		3	2	4	1		58
17	80	80	67	80		2	3	4	1		75
18	72	47	60	60		2	3	4	1		58
19	77	33	67	60		4	2	3	1		64
20	71	53	80	60		2	3	4	1		68
21	81	100	87	80		4	3	2	1		88
22	69	53	60	60		4	2	1	3		62
23	72	53	67	60		3	4	2	1		62
24	71	67	67	60		3	4	2	1		67
25	71	60	60	40		4	1	3	2		60
26	81	80	80	80		4	3	1	2		81
27	32	33	53	60		3	4	2	1		40
28	76	67	60	60		4	3	2	1		68
29	68	87	47	60		3	2	4	1		62
30	75	80	60	80		4	2	3	1		72
31	76	60	60	60		4	2	3	1		66
32	76	87	73	80		1	4	2	3		81
33	67	47	67	60		4	2	3	1		62
34	68	73	60	80		1	4	2	3		72

35	69	60	60	60		4	2	3	1		64
36	69	60	60	60		4	2	3	1		64
37	65	73	60	60		4	3	2	1		66
38	73	60	73	80		4	2	3	1		71
39	71	80	53	80		4	2	1	3		74
40	76	40	87	60		4	2	3	1		70
41	77	60	73	80		3	4	2	1		70
42	64	53	53	60		1	3	4	2		56
43	63	60	60	60		4	2	3	1		61
44	64	53	67	80		4	2	1	3		67
45	60	40	60	60		3	4	2	1		52
46	60	60	60	60		3	2	4	1		60
47	60	60	40	60		4	3	2	1		56
48	80	93	93	80		4	2	3	1		87
49	60	40	33	60		4	2	3	1		48
50	53	40	40	80		2	4	3	1		47
51	75	53	67	60		3	4	2	1		63
52	68	53	67	80		3	4	2	1		63
53	68	53	67	80		3	4	2	1		63
54	80	73	67	80		3	1	4	2		74
55	83	67	73	60		2	3	4	1		72

56	75	67	40	80		3	4	2	1		65
57	60	60	60	60		3	2	4	1		60
58	76	80	53	80		4	2	3	1		70
59	87	67	80	60		2	4	3	1		74
60	56	47	53	40		4	2	3	1		52
61	60	60	60	60		4	3	2	1		60
62	72	40	53	40		4	2	3	1		57
63	85	40	33	60		4	3	2	1		59
64	73	40	67	40		3	2	4	1		61
65	65	60	60	80		4	2	3	1		64
66	80	80	80	80		2	4	3	1		80
67	79	80	73	80		2	3	4	1		77
68	47	87	73	60		4	1	3	2		61
69	60	67	27	60		3	2	4	1		48
70	79	40	53	80		2	4	1	3		61
71	56	33	33	60		3	1	4	2		45
72	100	93	87	100		3	4	2	1		95
73	48	60	47	60		3	4	1	2		55
74	75	80	60	80		1	4	2	3		75
75	85	60	80	60		3	2	4	1		76
76	67	60	60	80		1	4	3	2		65
77	41	20	20	20		4	3	2	1		29

78	68	53	40	80		3	4	1	2		62
79	65	80	40	80		2	3	4	1		61
80	79	67	27	80		2	3	4	1		54
81	65	60	73	60		3	2	4	1		67
82	20	40	40	60		4	3	2	1		34
83	55	53	60	60		4	2	3	1		57
84	77	73	73	60		1	4	3	2		71
85	76	47	53	60		3	2	4	1		59
86	60	60	60	60		4	2	3	1		60
87	45	40	33	60		2	4	3	1		41
88	32	100	73	80		1	3	4	2		79
89	25	20	87	40		1	3	4	2		51
90	60	60	60	60		3	2	4	1		60
91	49	60	33	60		4	3	2	1		50
92	64	53	60	60		4	2	3	1		60
93	79	47	47	60		2	4	3	1		54
94	52	40	40	60		3	4	2	1		46
95	60	67	67	80		2	1	4	1		67
96	51	80	87	80		2	1	4	1		76
97	68	73	60	60		4	2	3	1		66
98	72	100	60	80		3	4	2	1		82

99	80	60	80	80		2	4	3	1		72	
100	87	60	73	60		2	3	4	1		71	

Keamanan	Kenyamanan	Keselamatan	Keindahan
3.05	2.76	2.84	1.31

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Jakarta, 27 Oktober 1995. Dalam riwayat pendidikannya, penulis menempuh Pendidikan Sekolah Dasar di SD Marsudirini Bekasi, SMP Marsudirini Bekasi dan SMAN 1 Bekasi. Setelah menyelesaikan Pendidikan sekolah menengah pada tahun 2013, penulis diterima di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember pada tahun yang sama. Dalam proses menempuh Pendidikan sarjanan, penulis aktif di berbagai kegiatan kemahasiswaan maupun kegiatan social masyarakat melalui Himpunan Mahasiswa Planologi.